

[www.aurora-group.eu](http://www.aurora-group.eu)  
[www.nbpublish.com](http://www.nbpublish.com)



ISSN 2310-8673

Урбанистика

AURORA Group s.r.o.  
nota bene

## Выходные данные

Номер подписан в печать: 04-07-2024

Учредитель: Даниленко Василий Иванович, w.danilenko@nbpublish.com

Издатель: ООО <НБ-Медиа>

Главный редактор: Слабуха Александр Васильевич, кандидат архитектуры, slabuha@mail.ru

ISSN: 2310-8673

Контактная информация:

Выпускающий редактор - Зубкова Светлана Вадимовна

E-mail: info@nbpublish.com

тел. +7 (966) 020-34-36

Почтовый адрес редакции: 115114, г. Москва, Павелецкая набережная, дом 6А, офис 211.

Библиотека журнала по адресу: [http://www.nbpublish.com/library\\_tariffs.php](http://www.nbpublish.com/library_tariffs.php)

## Publisher's imprint

Number of signed prints: 04-07-2024

Founder: Danilenko Vasiliy Ivanovich, w.danilenko@nbpublish.com

Publisher: NB-Media ltd

Main editor: Slabukha Aleksandr Vasil'evich, kandidat arkhitektury, slabuha@mail.ru

ISSN: 2310-8673

Contact:

Managing Editor - Zubkova Svetlana Vadimovna

E-mail: info@nbpublish.com

тел.+7 (966) 020-34-36

Address of the editorial board : 115114, Moscow, Paveletskaya nab., 6A, office 211 .

Library Journal at : [http://en.nbpublish.com/library\\_tariffs.php](http://en.nbpublish.com/library_tariffs.php)

## Редакция и редакционный совет

**Главный редактор: Слабуха Александр Васильевич** — кандидат архитектуры, профессор, советник Российской академии архитектуры и строительных наук, профессор кафедры архитектурного проектирования Института архитектуры и дизайна Сибирского федерального университета, эксперт Минкультуры РФ, эксперт Рособнадзора Минобрнауки РФ, член Союза архитекторов России; *проспект Свободный 79, г. Красноярск, Россия, 660028*

**Выпускающий редактор: Зубкова Светлана Вадимовна**, тел. +7 (966) 020 34 36, e-mail: [info@nbpublish.com](mailto:info@nbpublish.com)

### Редакционный совет:

**Шукуров Дмитрий Леонидович** - доктор филологических наук, доцент, профессор кафедры истории и культурологии ФГБОУ ВО "Ивановский государственный химико-технологический университет". E-mail: [shoudmitry@yandex.ru](mailto:shoudmitry@yandex.ru)

**Семенов Владимир Анатольевич** - кандидат философских наук, доктор социологических наук, профессор факультета государственного и муниципального управления Северо-Западного института управления - филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ. E-mail: [semenovrad@mail.ru](mailto:semenovrad@mail.ru)

**Воденко Константин Викторович** – доктор философских наук, профессор, Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) имени М.И. Платова. 7. 346428, г. Новочеркасск, Ростовской обл., ул. Просвещения 132. [vodenkok@mail.ru](mailto:vodenkok@mail.ru)

**Ковалева Светлана Викторовна** – доктор философских наук, доцент, Костромской государственный университет, профессор кафедры философии, культурологии и социальных коммуникаций, 156005, г. Кострома, ул. Дзержинского, 17, [cultural@kstu.edu.ru](mailto:cultural@kstu.edu.ru)

**Смирнов Алексей Викторович** – доктор философских наук, доцент, Санкт-Петербургский государственный университет, 199034, г Санкт-Петербург, Менделеевская линия, 5, [darapti@mail.ru](mailto:darapti@mail.ru)

**Мальцева Анна Васильевна** – доктор социологических наук, доцент кафедры социального анализа и математических методов в социологии, Санкт-Петербургский государственный университет, 191060, г. Санкт-Петербург, ул. Смольного, 1/3, [annamaltseva@rambler.ru](mailto:annamaltseva@rambler.ru)

**Шилкина Наталья Егоровна** – доктор социологических наук, доцент кафедры социологии молодежи и молодежной политики, Санкт-Петербургский государственный университет, 191060, г. Санкт-Петербург, ул. Смольного, 1/3, [natali.shilkina@rambler.ru](mailto:natali.shilkina@rambler.ru)

**Тимощук Алексей Станиславович** – доктор философских наук, доцент, профессор кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин Владимирского юридического института ФСИН России, 600020, Владимир, ул. Большая Нижегородская, 67-е, [human@vui.vladinfo.ru](mailto:human@vui.vladinfo.ru)

**Федоровская Наталья Александровна** – доктор искусствоведения, доцент, директор департамента искусств и дизайна Дальневосточного федерального университета, 690091, Владивосток, о. Русский, пос. Аякс, кампус Дальневосточного федерального университета, корп. G, ауд. 357, [fedorovskaya.na@dvfu.ru](mailto:fedorovskaya.na@dvfu.ru)

**Ирхен Ирина Игоревна** – доктор культурологии, доцент, Академия русского балета им.



А.Я. Вагановой, профессор кафедры философии, истории и теории искусства, заведующая аспирантурой, 191023, г. Санкт-Петербург, ул.Зодчего Росси, 2 [irkhen67@gmail.com](mailto:irkhen67@gmail.com)

**Попов Евгений Александрович** – доктор философских наук, профессор, заведующий кафедрой общей социологии ФГБОУ ВО «Алтайский государственный университет». 656049, г. Барнаул, пр. Ленина, 61. [Popov.eug@yandex.ru](mailto:Popov.eug@yandex.ru)

**Жиртуева Наталья Сергеевна** – доктор философских наук, доцент, профессор кафедры «Политология и международные отношения», Институт общественных наук и международных отношений, Севастопольский государственный университет, г. Севастополь, ул. Университетская, 33, [zhr\\_nata@bk.ru](mailto:zhr_nata@bk.ru)

**Быков Илья Анатольевич** – доктор политических наук, доцент Санкт-Петербургский государственный университет, кафедра связей с общественностью в политике и государственном управлении, 199004, Россия, г. Санкт-Петербург область, г. Санкт-Петербург, ул. 1-Я линия, 26, оф. 509.

**Шульгина Ольга Владимировна** – доктор исторических наук, кандидат географических наук, профессор Московский городской педагогический университет, 129226, Россия, г. Москва, пр-д 2-й сельскохозяйственный, 4.

**Слабуха Александр Васильевич** — кандидат архитектуры, профессор, советник Российской академии архитектуры и строительных наук, профессор кафедры архитектурного проектирования Института архитектуры и дизайна Сибирского федерального университета, эксперт Минкультуры РФ, эксперт Рособнадзора Минобрнауки РФ, член Союза архитекторов России; проспект Свободный 79, г. Красноярск, Россия, 660028

**Антюфеев Алексей Владимирович** - кандидат архитектуры, профессор, член-корреспондент Российской академии архитектуры и строительных наук; директор Института архитектуры и градостроительного развития Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета, заведующий кафедрой урбанистики и теории архитектуры, заслуженный архитектор РФ, член Союза архитекторов России; ул. Академическая 1, г. Волгоград, Россия, 400074

**Антропова Юлия Юрьевна** — доктор социологических наук, профессор, директор Департамента государственного и муниципального управления Уральского федерального университета; ул. Мира 19, г. Екатеринбург, Россия, 620002

**Большаков Андрей Геннадьевич** — доктор архитектуры, профессор, заведующий кафедрой архитектурного проектирования Иркутского национального исследовательского технического университета, член Союза архитекторов России; ул. Лермонтова 83, аудитория Г-308, г. Иркутск, Россия, 664074

**Герасимов Вячеслав Михайлович** — доктор экономических наук, профессор, руководитель аспирантуры и докторантуры Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации; проспект Вернадского 82, г. Москва, Россия, 119571;

**Городищева Анна Николаевна** — доктор культурологии, доцент, заведующая кафедрой рекламы и культурологии Сибирского государственного аэрокосмического университета имени академика М.Ф. Решетнева; проспект имени газеты «Красноярский рабочий» 31, г. Красноярск, Россия, 660014

**Грачев Иван Дмитриевич** — доктор экономических наук, кандидат физико-математических наук, председатель Комитета по энергетике Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации; ул. Охотный Ряд 1, г. Москва, Россия, 103265

**Заборова Елена Николаевна** — доктор социологических наук, профессор, профессор кафедры социологии и технологий государственного и муниципального управления Института государственного управления и предпринимательства Уральского федерального университета им. первого Президента России Б.Н. Ельцина; ул. Шейкмана 45-106, г. Екатеринбург, Россия, 620014

**Зберовский Андрей Викторович** — доктор культурологии, кандидат философских наук, доцент кафедры всеобщей истории Красноярского государственного педагогического университета имени В.П. Астафьева; ул. Ады Лебедевой 89, г. Красноярск, Россия, 640049

**Кирко Владимир Игоревич** — доктор физико-математических наук, профессор, начальник научно-исследовательского отдела Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева; ул. Ады Лебедевой 89, г. Красноярск, Россия, 640049

**Кушлин Валерий Иванович** — доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой государственного регулирования экономики Института государственной службы и управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, заслуженный экономист РФ; проспект Вернадского 84, г. Москва, Россия, 119606

**Ликефет Андрей Львович** — кандидат экономических наук, профессор, член попечительского совета Государственного университета по землеустройству, генеральный директор ОАО «Корпорация «Жилищная инициатива», почетный строитель РФ; ул. Ленская 2/21, г. Москва, Россия, 129327

**Немировский Валентин Геннадьевич** — доктор социологических наук, профессор, заведующий отделением социологии и общественных связей Института педагогики, психологии и социологии, профессор кафедры социологии Сибирского федерального университета, почетный работник высшей школы; проспект Свободный 79, Красноярск, Россия, 660028

**Сапов Вадим Вениаминович** — доктор социологических наук, старший научный сотрудник отдела теории и истории социологии Института социологии Российской академии наук; ул. Кржижановского 24/35, г. Москва, Россия, 117318

**Чичканов Валерий Петрович** — доктор экономических наук, профессор, член-корреспондент Российской академии наук, академик Российской академии естественных наук, академик Академии международного бизнеса США, советник Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации; проспект Вернадского 82, г. Москва, Россия, 119571

**Шубенков Михаил Валерьевич** - доктор архитектуры, профессор, член-корреспондент и академик-секретарь отделения градостроительства Российской академии архитектуры и строительных наук, заведующий кафедрой градостроительства Московского архитектурного института, почетный работник высшего профессионального образования РФ; ул. Литвина-Седого 10, стр. 3, г. Москва, Россия, 123317

**Тищенко Наталья Викторовна** – доктор культурологии, ФГБОУ ВО «Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.», профессор кафедры истории Отечества и культуры, 410054 г. Саратов, ул. Политехническая, 17,

[mihailovan@inbox.ru](mailto:mihailovan@inbox.ru)

**Каминская Елена Альбертовна** – доктор культурологии, АНО ВО «Институт современного искусства», проректор по учебно-методической работе, профессор кафедры режиссуры театрализованных представлений и праздников, 121309, Центральный федеральный округ, г. Москва, ул. Новозаводская, д. 27А, [kaminskayae@mail.ru](mailto:kaminskayae@mail.ru)

**Рылева Анна Николаевна** — доктор культурологии, главный научный сотрудник и руководитель Центра непрерывного культурологического образования Российского института культурологи. 119072, Россия, г. Москва, Берсенеvская набережная, 18-20-22, строение 3.

**Бережная Наталья Викторовна** - доктор философских наук, профессор, заведующий кафедрой философии и методологии науки Южно-Российского института управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при президенте Российской Федерации. [rassgd@yandex.ru](mailto:rassgd@yandex.ru)

**Шарков Феликс Изосимович** - доктор социологических наук (кандидат философских наук, PhD), профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации, заместитель декана факультета журналистики, профессор, заведующий кафедрой общественных связей и медиаполитики ИГСУ РАНХиГС. [sharkov\\_felix@mail.ru](mailto:sharkov_felix@mail.ru)

**Прохоров Михаил Михайлович** - доктор философских наук, профессор, профессор кафедры истории, философии, педагогики и психологии, Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет. 603950, Россия, г. Нижний Новгород, ул. Ильинская, дом 65. [mmpro@mail.ru](mailto:mmpro@mail.ru)

**Бесчасная Альбина Ахметовна** - доктор социологических наук, Северо-Западный институт управления - филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Профессор, Санкт-Петербург, Средний проспект В.О., д. 57/43. [aabes@inbox.ru](mailto:aabes@inbox.ru)

**Грибер Юлия Александровна** - доктор культурологии, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Смоленский государственный университет», профессор, директор Лаборатории цвета, 214000, Россия, Смоленская область, г. Смоленск, ул. 2-я Линия Красноармейской Слободы, 9, кв. 10, [Y.Griber@gmail.com](mailto:Y.Griber@gmail.com)

**Зотов Виталий Владимирович** - доктор социологических наук, Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Московский физико-технический институт (национальный исследовательский университет)», профессор департамента философии Учебно-научного центра гуманитарных и социальных наук, 305004, Россия, Курская область, г. Курск, ул. Льва Толстого, 14 Г, кв. 16, [om\\_zotova@mail.ru](mailto:om_zotova@mail.ru)

**Каменева Татьяна Николаевна** - доктор социологических наук, ФГБОУ ВО Государственный университет управления, Профессор кафедры социологии, психологии управления и истории, ФГБОУ ВО Финансовый университет при Правительстве РФ, Профессор Департамента социологии, 109542, Россия, г. Москва, ул. Рязанский проспект, 99, [kalibri0304@yandex.ru](mailto:kalibri0304@yandex.ru)

**Касаткина Светлана Сергеевна** - доктор философских наук, Череповецкий государственный университет, профессор , 162600, Россия, Вологодская область, г. Череповец, ул. Шекснинский проспект, 25, кв. 411, [SvetlanaCH5@rambler.ru](mailto:SvetlanaCH5@rambler.ru)

**Рожкова Лилия Валерьевна** - доктор социологических наук, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Пензенский государственный университет" , Заведующий кафедрой "Экономическая теория и международные отношения", 440000, Россия, Пензенская область, г. Пенза, ул. Красная, 40, оф. 9 корпус, ауд. 9-231, [mamaeva\\_lv@mail.ru](mailto:mamaeva_lv@mail.ru)

**Скобелина Наталья Анатольевна** - доктор социологических наук, Волгоградский государственный университет, профессор, 400121, Россия, Волгоградский регион область, г. Волгоград, наб. Волжской Флотилии, 1, кв. 180, [volnatmax@mail.ru](mailto:volnatmax@mail.ru)

**Филипова Александра Геннадьевна** - доктор социологических наук, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Head of Overall Study of Childhood Laboratory, Российский Государственный Педагогический Университет имени А.И. Герцена, старший научный сотрудник, Дальневосточный федеральный университет, профессор, 199397, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. ул Кораблестроителей, 39, кв. 637, [alexgen77@list.ru](mailto:alexgen77@list.ru)

**Яковенко Наталия Владимировна** - доктор географических наук, ВГЛТУ им. Г.Ф. Морозова, директор НИИ ИТЛК, 394068, Россия, Воронежская область, г. Voronezh, бул. Олимпийский, 6, кв. 334, [n.v.yakovenko71@gmail.com](mailto:n.v.yakovenko71@gmail.com)

## Editorial collegium

**Editor-in-Chief: Slabukha Alexander Vasilyevich** — Candidate of Architecture, Professor, Advisor of the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences, Professor of the Department of Architectural Design of the Institute of Architecture and Design of the Siberian Federal University, expert of the Ministry of Culture of the Russian Federation, expert of Rosobrnadzor of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation, member of the Union of Architects of Russia; *Svobodny Avenue 79, Krasnoyarsk, Russia, 660028*

**Editor-in-chief: Zubkova Svetlana Vadimovna**, tel. +7 (966) 020 34 36, e-mail: [info@nbpublish.com](mailto:info@nbpublish.com)

### Editorial Board:

**Dmitry Leonidovich Shukurov** - Doctor of Philology, Associate Professor, Professor of the Department of History and Cultural Studies of the Ivanovo State University of Chemical Technology. E-mail: [shoudmitry@yandex.ru](mailto:shoudmitry@yandex.ru)

**Semenov Vladimir Anatolyevich** - Candidate of Philosophical Sciences, Doctor of Sociological Sciences, Professor of the Faculty of State and Municipal Administration of the North-Western Institute of Management, a branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration. E-mail: [semenovrad@mail.ru](mailto:semenovrad@mail.ru)

**Vodenko Konstantin Viktorovich** – Doctor of Philosophy, Professor, M.I. Platov South Russian State Polytechnic University (NPI). 7. 346428, Novocherkassk, Rostov region, ul. Prosveshcheniya 132. [vodenkok@mail.ru](mailto:vodenkok@mail.ru)

**Kovaleva Svetlana Viktorovna** – Doctor of Philosophy, Associate Professor, Kostroma State University, Professor of the Department of Philosophy, Cultural Studies and Social Communications, 17 Dzerzhinskiy str., Kostroma, 156005, [cultural@kstu.edu.ru](mailto:cultural@kstu.edu.ru)

**Smirnov Alexey Viktorovich** – Doctor of Philosophy, Associate Professor, St. Petersburg State University, 199034, St. Petersburg, Mendeleevskaya line, 5, [darapti@mail.ru](mailto:darapti@mail.ru)

**Maltseva Anna Vasilyevna** – Doctor of Sociological Sciences, Associate Professor of the Department of Social Analysis and Mathematical Methods in Sociology, St. Petersburg State University, 1/3 Smolny St., St. Petersburg, 191060, [annamaltseva@rambler.ru](mailto:annamaltseva@rambler.ru)

**Shilkina Natalia Egorovna** – Doctor of Sociology, Associate Professor of the Department of Sociology of Youth and Youth Policy, St. Petersburg State University, 1/3 Smolny St., St. Petersburg, 191060, [natali.shilkina@rambler.ru](mailto:natali.shilkina@rambler.ru)

**Timoshchuk Alexey Stanislavovich** – Doctor of Philosophy, Associate Professor, Professor of the Department of Humanities and Socio-Economic Disciplines of the Vladimir Law Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia, 600020, Vladimir, Bolshaya Nizhegorodskaya str., 67th, [human@vui.vladinfo.ru](mailto:human@vui.vladinfo.ru)

**Natalia Fedorovskaya** – Doctor of Art History, Associate Professor, Director of the Department of Art and Design of the Far Eastern Federal University, 690091, Vladivostok, Russian Island, village Ajax, campus of the Far Eastern Federal University, bldg. G, room 357, [fedorovskaya.na@dvfu.ru](mailto:fedorovskaya.na@dvfu.ru)

**Irhen Irina Igorevna** – Doctor of Cultural Studies, Associate Professor, Vaganova Academy of Russian Ballet, Professor of the Department of Philosophy, History and Theory of Art, Head of Graduate School, St. Petersburg, 191023, Architect Rossi str., 2 [irkhen67@gmail.com](mailto:irkhen67@gmail.com)

**Popov Evgeny Alexandrovich** – Doctor of Philosophy, Professor, Head of the Department of General Sociology of the Altai State University. 656049, Barnaul, Lenin Ave., 61. [Popov.eug@yandex.ru](mailto:Popov.eug@yandex.ru)

**Zhirtueva Natalia Sergeevna** – Doctor of Philosophy, Associate Professor, Professor of the Department of Political Science and International Relations, Institute of Social Sciences and International Relations, Sevastopol State University, Sevastopol, Universitetskaya str., 33, [zhr\\_nata@bk.ru](mailto:zhr_nata@bk.ru)

**Ilya A. Bykov** – Doctor of Political Sciences, Associate Professor, St. Petersburg State University, Department of Public Relations in Politics and Public Administration, 199004, Russia, St. Petersburg region, St. Petersburg, 1st line str., 26, office 509.

**Shulgina Olga Vladimirovna** – Doctor of Historical Sciences, Candidate of Geographical Sciences, Professor, Moscow City Pedagogical University, 129226, Russia, Moscow, 2nd Agricultural Ave., 4.

**Slabukha Alexander Vasilyevich** — Candidate of Architecture, Professor, Advisor of the Russian Academy of Architecture and Building Sciences, Professor of the Department of Architectural Design of the Institute of Architecture and Design of the Siberian Federal University, expert of the Ministry of Culture of the Russian Federation, expert of Rosobrnadzor of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation, member of the Union of Architects of Russia; Svobodny Avenue 79, Krasnoyarsk, Russia, 660028

**Antyufeev Alexey Vladimirovich** - Candidate of Architecture, Professor, Corresponding Member of the Russian Academy of Architecture and Building Sciences; Director of the Institute of Architecture and Urban Development of the Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering, Head of the Department of Urban Studies and Theory of Architecture, Honored Architect of the Russian Federation, member of the Union of Architects of Russia; *ul. Academic 1, Volgograd, Russia, 400074*

**Antropova Yulia Yuryevna** — Doctor of Sociology, Professor, Director of the Department of State and Municipal Administration of the Ural Federal University; Mira str. 19, Yekaterinburg, Russia, 620002

**Bolshakov Andrey Gennadievich** — Doctor of Architecture, Professor, Head of the Department of Architectural Design of Irkutsk National Research Technical University, member of the Union of Architects of Russia; 83 Lermontov St., auditorium G-308, Irkutsk, Russia, 664074

**Vyacheslav Mikhailovich Gerasimov** — Doctor of Economics, Professor, Head of Postgraduate and Doctoral Studies at the Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation; 82 Vernadsky Avenue, Moscow, Russia, 119571;

**Gorodishcheva Anna Nikolaevna** — Doctor of Cultural Studies, Associate Professor, Head of the Department of Advertising and Cultural Studies of the Siberian State Aerospace University named after Academician M.F. Reshetnev; Prospect named after the newspaper "Krasnoyarsk Worker" 31, Krasnoyarsk, Russia, 660014

**Grachev Ivan Dmitrievich** — Doctor of Economics, Candidate of Physical and Mathematical Sciences, Chairman of the Energy Committee of the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation; Okhotny Ryad 1, Moscow, Russia, 103265

**Elena N. Zaborova** — Doctor of Sociology, Professor, Professor of the Department of Sociology

and Technologies of Public and Municipal Administration of the Institute of Public Administration and Entrepreneurship of the Ural Federal University named after the First President of Russia B.N. Yeltsin; 45-106 Sheikman Str., Yekaterinburg, Russia, 620014

**Andrey Viktorovich Zberovsky** — Doctor of Cultural Studies, Candidate of Philosophical Sciences, Associate Professor of the Department of General History of the Krasnoyarsk State Pedagogical University named after V.P. Astafyev; ul. Ada Lebedeva 89, Krasnoyarsk, Russia, 640049

**Kirko Vladimir Igorevich** — Doctor of Physical and Mathematical Sciences, Professor, Head of the Research Department of the Krasnoyarsk State Pedagogical University named after V.P. Astafyev; ul. Ada Lebedeva 89, Krasnoyarsk, Russia, 640049

**Valery Ivanovich Kushlin** — Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of State Regulation of Economics of the Institute of Public Administration and Management of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Honored Economist of the Russian Federation; 84 Vernadsky Avenue, Moscow, Russia, 119606

**Likefet Andrey Lvovich** — Candidate of Economic Sciences, Professor, Member of the Board of Trustees of the State University for Land Management, General Director of Housing Initiative Corporation, Honorary Builder of the Russian Federation; 2/21 Lenskaya str., Moscow, Russia, 129327

**Nemirovsky Valentin Gennadievich** — Doctor of Sociology, Professor, Head of the Department of Sociology and Public Relations of the Institute of Pedagogy, Psychology and Sociology, Professor of the Department of Sociology of the Siberian Federal University, Honorary Worker of the Higher School; 79 Svobodny Avenue, Krasnoyarsk, Russia, 660028

**Sapov Vadim Veniaminovich** — Doctor of Sociological Sciences, Senior Researcher at the Department of Theory and History of Sociology of the Institute of Sociology of the Russian Academy of Sciences; 24/35 Krzhizhanovskogo str., Moscow, Russia, 117318

**Valery Petrovich Chichkanov** — Doctor of Economics, Professor, Corresponding Member of the Russian Academy of Sciences, Academician of the Russian Academy of Natural Sciences, Academician of the Academy of International Business of the USA, Adviser to the Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation; 82 Vernadsky Avenue, Moscow, Russia, 119571

**Mikhail V. Shubenkov** - Doctor of Architecture, Professor, Corresponding Member and Academician-Secretary of the Department of Urban Planning of the Russian Academy of Architecture and Building Sciences, Head of the Department of Urban Planning of the Moscow Architectural Institute, Honorary Worker of Higher Professional Education of the Russian Federation; 10 Litvin-Sedogo str., p. 3, Moscow, Russia, 123317

**Tishchenko Natalia Viktorovna** – Doctor of Cultural Studies, Saratov State Technical University named after Gagarin Yu.A., Professor of the Department of History of Patronymic and Culture, 410054 Saratov, Politechnicheskaya str., 17, [mihailovan@inbox.ru](mailto:mihailovan@inbox.ru)

**Kaminskaya Elena Albertovna** – Doctor of Cultural Studies, ANO VO "Institute of Contemporary Art", Vice-rector for Educational and Methodological work, Professor of the Department of Directing theatrical performances and holidays, 121309, Central Federal District, Moscow, Novozavodskaya str., 27A, [kaminskayae@mail.ru](mailto:kaminskayae@mail.ru)

**Ryleva Anna Nikolaevna** — Doctor of Cultural Studies, Chief Researcher and Head of the



Center for Continuing Cultural Education of the Russian Institute of Cultural Studies. 119072, Russia, Moscow, Bersenevskaya embankment, 18-20-22, building 3.

**Berezhnaya Natalia Viktorovna** - Doctor of Philosophy, Professor, Head of the Department of Philosophy and Metology of Science of the South Russian Institute of Management of the Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation. [rassgd@yandex.ru](mailto:rassgd@yandex.ru)

**Sharkov Felix Izosimovich** - Doctor of Sociological Sciences (Candidate of Philosophical Sciences, PhD), Professor, Honored Scientist of the Russian Federation, Honorary Worker of Higher Professional Education of the Russian Federation, Deputy Dean of the Faculty of Journalism, Professor, Head of the Department of Public Relations and Media Policy of IGSU RANEPa. [sharkov\\_felix@mail.ru](mailto:sharkov_felix@mail.ru)

**Mikhail Mikhailovich Prokhorov** - Doctor of Philosophy, Professor, Professor of the Department of History, Philosophy, Pedagogy and Psychology, Nizhny Novgorod State University of Architecture and Civil Engineering. 65 Ilyinskaya str., Nizhny Novgorod, 603950, Russia. [mmpro@mail.ru](mailto:mmpro@mail.ru)

**Beschasnaya Albina Akhmetovna** - Doctor of Sociology, North-Western Institute of Management - Branch of the Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation, Professor, Saint-Petersburg, Sredny Prospekt V.O., 57/43. [aabes@inbox.ru](mailto:aabes@inbox.ru)

**Griber Yulia Aleksandrovna** - Doctor of Cultural Studies, Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Smolensk State University", Professor, Director of the Color Laboratory, 214000, Russia, Smolensk region, Smolensk, 2nd Line of the Krasnoarmeyskaya Sloboda, 9, sq. 10, [Y.Griber@gmail.com](mailto:Y.Griber@gmail.com)

**Zotov Vitaly Vladimirovich** - Doctor of Sociology, Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education "Moscow Institute of Physics and Technology (National Research University)", Professor of the Department of Philosophy of the Educational and Scientific Center for Humanities and Social Sciences, 305004, Russia, Kursk region, Kursk, Lva Tolstogo str., 14 G, sq. 16, [om\\_zotova@mail.ru](mailto:om_zotova@mail.ru)

**Tatyana Nikolaevna Kameneva** - Doctor of Sociology, State University of Management, Professor of the Department of Sociology, Psychology of Management and History, Financial University under the Government of the Russian Federation, Professor of the Department of Sociology, 99 Ryazansky Prospekt, Moscow, 109542, Russia, [kalibri0304@yandex.ru](mailto:kalibri0304@yandex.ru)

**Kasatkina Svetlana Sergeevna** - Doctor of Philosophy, Cherepovets State University, Professor, 162600, Russia, Vologda region, Cherepovets, Sheksninsky Prospekt str., 25, sq. 411, [SvetlanaCH5@rambler.ru](mailto:SvetlanaCH5@rambler.ru)

**Rozhkova Lilia Valeryevna** - Doctor of Sociology, Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Penza State University", Head of the Department "Economic Theory and International Relations", 440000, Russia, Penza region, Penza, Krasnaya str., 40, office 9 building, room 9-231, [mamaeva\\_lv@mail.ru](mailto:mamaeva_lv@mail.ru)

**Natalia A. Skobelina** - Doctor of Sociology, Volgograd State University, Professor, 400121, Russia, Volgograd region, Volgograd, nab. Volga Flotilla, 1, sq. 180, [volnatmax@mail.ru](mailto:volnatmax@mail.ru)



**Filipova Alexandra Gennadievna** - Doctor of Sociology, Vladivostok State University of Economics and Service, Head of Overall Study of Childhood Laboratory, A.I. Herzen Russian State Pedagogical University, Senior Researcher, Far Eastern Federal University, Professor, 199397, Russia, St. Petersburg, ul. Korablestroiteley, 39, sq. 637, [alexgen77@list.ru](mailto:alexgen77@list.ru)

**Yakovenko Natalia Vladimirovna** - Doctor of Geographical Sciences, G.F. Morozov VGLTU, Director of ITLK Research Institute, 394068, Russia, Voronezh Region, Voronezh, blvd. Olympic, 6, sq. 334, [n.v.yakovenko71@gmail.com](mailto:n.v.yakovenko71@gmail.com)

## Требования к статьям

Журнал является научным. Направляемые в издательство статьи должны соответствовать тематике журнала (с его рубрикаторм можно ознакомиться на сайте издательства), а также требованиям, предъявляемым к научным публикациям.

Рекомендуемый объем от 12000 знаков.

Структура статьи должна соответствовать жанру научно-исследовательской работы. В ее содержании должны обязательно присутствовать и иметь четкие смысловые разграничения такие разделы, как: предмет исследования, методы исследования, апелляция к оппонентам, выводы и научная новизна.

Не приветствуется, когда исследователь, трактуя в статье те или иные научные термины, вступает в заочную дискуссию с авторами учебников, учебных пособий или словарей, которые в узких рамках подобных изданий не могут широко излагать свое научное воззрение и заранее оказываются в проигрышном положении. Будет лучше, если для научной полемики Вы обратитесь к текстам монографий или диссертационных работ оппонентов.

Не превращайте научную статью в публицистическую: не наполняйте ее цитатами из газет и популярных журналов, ссылками на высказывания по телевидению.

Ссылки на научные источники из Интернета допустимы и должны быть соответствующим образом оформлены.

Редакция отвергает материалы, напоминающие реферат. Автору нужно не только продемонстрировать хорошее знание обсуждаемого вопроса, работ ученых, исследовавших его прежде, но и привнести своей публикацией определенную научную новизну.

Не принимаются к публикации избранные части из диссертаций, книг, монографий, поскольку стиль изложения подобных материалов не соответствует журнальному жанру, а также не принимаются материалы, публиковавшиеся ранее в других изданиях.

В случае отправки статьи одновременно в разные издания автор обязан известить об этом редакцию. Если он не сделал этого заблаговременно, рискует репутацией: в дальнейшем его материалы не будут приниматься к рассмотрению.

Уличенные в плагиате попадают в «черный список» издательства и не могут рассчитывать на публикацию. Информация о подобных фактах передается в другие издательства, в ВАК и по месту работы, учебы автора.

Статьи представляются в электронном виде только через сайт издательства <http://www.e-notabene.ru> кнопка "Авторская зона".

Статьи без полной информации об авторе (соавторах) не принимаются к рассмотрению, поэтому автор при регистрации в авторской зоне должен ввести полную и корректную информацию о себе, а при добавлении статьи - о всех своих соавторах.

Не набирайте название статьи прописными (заглавными) буквами, например: «ИСТОРИЯ КУЛЬТУРЫ...» — неправильно, «История культуры...» — правильно.

При добавлении статьи необходимо прикрепить библиографию (минимум 10–15 источников, чем больше, тем лучше).

При добавлении списка использованной литературы, пожалуйста, придерживайтесь следующих стандартов:

- [ГОСТ 7.1-2003 Библиографическая запись. Библиографическое описание. Общие требования и правила составления.](#)
- [ГОСТ 7.0.5-2008 Библиографическая ссылка. Общие требования и правила составления](#)

В каждой ссылке должен быть указан только один диапазон страниц. В теле статьи ссылка на источник из списка литературы должна быть указана в квадратных скобках, например, [1]. Может быть указана ссылка на источник со страницей, например, [1, с. 57], на группу источников, например, [1, 3], [5-7]. Если идет ссылка на один и тот же источник, то в теле статьи нумерация ссылок должна выглядеть так: [1, с. 35]; [2]; [3]; [1, с. 75-78]; [4]....

А в библиографии они должны отображаться так:

[1]

[2]

[3]

[4]....

Постраничные ссылки и сноски запрещены. Если вы используете сноску, не содержащую ссылку на источник, например, разъяснение термина, включите сноску в текст статьи.

После процедуры регистрации необходимо прикрепить аннотацию на русском языке, которая должна состоять из трех разделов: Предмет исследования; Метод, методология исследования; Новизна исследования, выводы.

Прикрепить 10 ключевых слов.

Прикрепить саму статью.

Требования к оформлению текста:

- Кавычки даются уголками (« ») и только кавычки в кавычках — лапками (" ").
- Тире между датами дается короткое (Ctrl и минус) и без отбивок.
- Тире во всех остальных случаях дается длинное (Ctrl, Alt и минус).
- Даты в скобках даются без г.: (1932–1933).
- Даты в тексте даются так: 1920 г., 1920-е гг., 1540–1550-е гг.
- Недопустимо: 60-е гг., двадцатые годы двадцатого столетия, двадцатые годы XX столетия, 20-е годы XX столетия.
- Века, король такой-то и т.п. даются римскими цифрами: XIX в., Генрих IV.
- Инициалы и сокращения даются с пробелом: т. е., т. д., М. Н. Иванов. Неправильно: М.Н. Иванов, М.Н. Иванов.

**ВСЕ СТАТЬИ ПУБЛИКУЮТСЯ В АВТОРСКОЙ РЕДАКЦИИ.**

**По вопросам публикации и финансовым вопросам** обращайтесь к администратору  
Зубковой Светлане Вадимовне

E-mail: [info@nbpublish.com](mailto:info@nbpublish.com)

или по телефону +7 (966) 020-34-36

**Подробные требования к написанию аннотаций:**

Аннотация в периодическом издании является источником информации о содержании статьи и изложенных в ней результатах исследований.

Аннотация выполняет следующие функции: дает возможность установить основное

содержание документа, определить его релевантность и решить, следует ли обращаться к полному тексту документа; используется в информационных, в том числе автоматизированных, системах для поиска документов и информации.

Аннотация к статье должна быть:

- информативной (не содержать общих слов);
- оригинальной;
- содержательной (отражать основное содержание статьи и результаты исследований);
- структурированной (следовать логике описания результатов в статье);

Аннотация включает следующие аспекты содержания статьи:

- предмет, цель работы;
- метод или методологию проведения работы;
- результаты работы;
- область применения результатов; новизна;
- выводы.

Результаты работы описывают предельно точно и информативно. Приводятся основные теоретические и экспериментальные результаты, фактические данные, обнаруженные взаимосвязи и закономерности. При этом отдается предпочтение новым результатам и данным долгосрочного значения, важным открытиям, выводам, которые опровергают существующие теории, а также данным, которые, по мнению автора, имеют практическое значение.

Выводы могут сопровождаться рекомендациями, оценками, предложениями, гипотезами, описанными в статье.

Сведения, содержащиеся в заглавии статьи, не должны повторяться в тексте аннотации. Следует избегать лишних вводных фраз (например, «автор статьи рассматривает...», «в статье рассматривается...»).

Исторические справки, если они не составляют основное содержание документа, описание ранее опубликованных работ и общеизвестные положения в аннотации не приводятся.

В тексте аннотации следует употреблять синтаксические конструкции, свойственные языку научных и технических документов, избегать сложных грамматических конструкций.

**Гонорары за статьи в научных журналах не начисляются.**

#### **Цитирование или воспроизведение текста, созданного ChatGPT, в вашей статье**

Если вы использовали ChatGPT или другие инструменты искусственного интеллекта в своем исследовании, опишите, как вы использовали этот инструмент, в разделе «Метод» или в аналогичном разделе вашей статьи. Для обзоров литературы или других видов эссе, ответов или рефератов вы можете описать, как вы использовали этот инструмент, во введении. В своем тексте предоставьте prompt - командный вопрос, который вы использовали, а затем любую часть соответствующего текста, который был создан в ответ.

К сожалению, результаты «чата» ChatGPT не могут быть получены другими читателями, и хотя невозстановимые данные или цитаты в статьях APA Style обычно цитируются как личные сообщения, текст, сгенерированный ChatGPT, не является сообщением от человека.

Таким образом, цитирование текста ChatGPT из сеанса чата больше похоже на совместное использование результатов алгоритма; таким образом, сделайте ссылку на автора алгоритма записи в списке литературы и приведите соответствующую цитату в тексте.

Пример:

На вопрос «Является ли деление правого полушария левого полушария реальным или метафорой?» текст, сгенерированный ChatGPT, показал, что, хотя два полушария мозга в некоторой степени специализированы, «обозначение, что люди могут быть охарактеризованы как «левополушарные» или «правополушарные», считается чрезмерным упрощением и популярным мифом» (OpenAI, 2023).

#### **Ссылка в списке литературы**

OpenAI. (2023). ChatGPT (версия от 14 марта) [большая языковая модель].  
<https://chat.openai.com/chat>

Вы также можете поместить полный текст длинных ответов от ChatGPT в приложение к своей статье или в дополнительные онлайн-материалы, чтобы читатели имели доступ к точному тексту, который был сгенерирован. Особенно важно задокументировать точный созданный текст, потому что ChatGPT будет генерировать уникальный ответ в каждом сеансе чата, даже если будет предоставлен один и тот же командный вопрос. Если вы создаете приложения или дополнительные материалы, помните, что каждое из них должно быть упомянуто по крайней мере один раз в тексте вашей статьи в стиле APA.

Пример:

При получении дополнительной подсказки «Какое представление является более точным?» в тексте, сгенерированном ChatGPT, указано, что «разные области мозга работают вместе, чтобы поддерживать различные когнитивные процессы» и «функциональная специализация разных областей может меняться в зависимости от опыта и факторов окружающей среды» (OpenAI, 2023; см. Приложение А для полной расшифровки). .

#### **Ссылка в списке литературы**

OpenAI. (2023). ChatGPT (версия от 14 марта) [большая языковая модель].  
<https://chat.openai.com/chat> Создание ссылки на ChatGPT или другие модели и программное обеспечение ИИ

Приведенные выше цитаты и ссылки в тексте адаптированы из шаблона ссылок на программное обеспечение в разделе 10.10 Руководства по публикациям (Американская психологическая ассоциация, 2020 г., глава 10). Хотя здесь мы фокусируемся на ChatGPT, поскольку эти рекомендации основаны на шаблоне программного обеспечения, их можно адаптировать для учета использования других больших языковых моделей (например, Bard), алгоритмов и аналогичного программного обеспечения.

Ссылки и цитаты в тексте для ChatGPT форматируются следующим образом:

OpenAI. (2023). ChatGPT (версия от 14 марта) [большая языковая модель].  
<https://chat.openai.com/chat>

Цитата в скобках: (OpenAI, 2023)

Описательная цитата: OpenAI (2023)

Давайте разберем эту ссылку и посмотрим на четыре элемента (автор, дата, название и

источник):

Автор: Автор модели OpenAI.

Дата: Дата — это год версии, которую вы использовали. Следуя шаблону из Раздела 10.10, вам нужно указать только год, а не точную дату. Номер версии предоставляет конкретную информацию о дате, которая может понадобиться читателю.

Заголовок. Название модели — «ChatGPT», поэтому оно служит заголовком и выделено курсивом в ссылке, как показано в шаблоне. Хотя OpenAI маркирует уникальные итерации (например, ChatGPT-3, ChatGPT-4), они используют «ChatGPT» в качестве общего названия модели, а обновления обозначаются номерами версий.

Номер версии указан после названия в круглых скобках. Формат номера версии в справочниках ChatGPT включает дату, поскольку именно так OpenAI маркирует версии. Различные большие языковые модели или программное обеспечение могут использовать различную нумерацию версий; используйте номер версии в формате, предоставленном автором или издателем, который может представлять собой систему нумерации (например, Версия 2.0) или другие методы.

Текст в квадратных скобках используется в ссылках для дополнительных описаний, когда они необходимы, чтобы помочь читателю понять, что цитируется. Ссылки на ряд общих источников, таких как журнальные статьи и книги, не включают описания в квадратных скобках, но часто включают в себя вещи, не входящие в типичную рецензируемую систему. В случае ссылки на ChatGPT укажите дескриптор «Большая языковая модель» в квадратных скобках. OpenAI описывает ChatGPT-4 как «большую мультимодальную модель», поэтому вместо этого может быть предоставлено это описание, если вы используете ChatGPT-4. Для более поздних версий и программного обеспечения или моделей других компаний могут потребоваться другие описания в зависимости от того, как издатели описывают модель. Цель текста в квадратных скобках — кратко описать тип модели вашему читателю.

Источник: если имя издателя и имя автора совпадают, не повторяйте имя издателя в исходном элементе ссылки и переходите непосредственно к URL-адресу. Это относится к ChatGPT. URL-адрес ChatGPT: <https://chat.openai.com/chat>. Для других моделей или продуктов, для которых вы можете создать ссылку, используйте URL-адрес, который ведет как можно более напрямую к источнику (т. е. к странице, на которой вы можете получить доступ к модели, а не к домашней странице издателя).

### **Другие вопросы о цитировании ChatGPT**

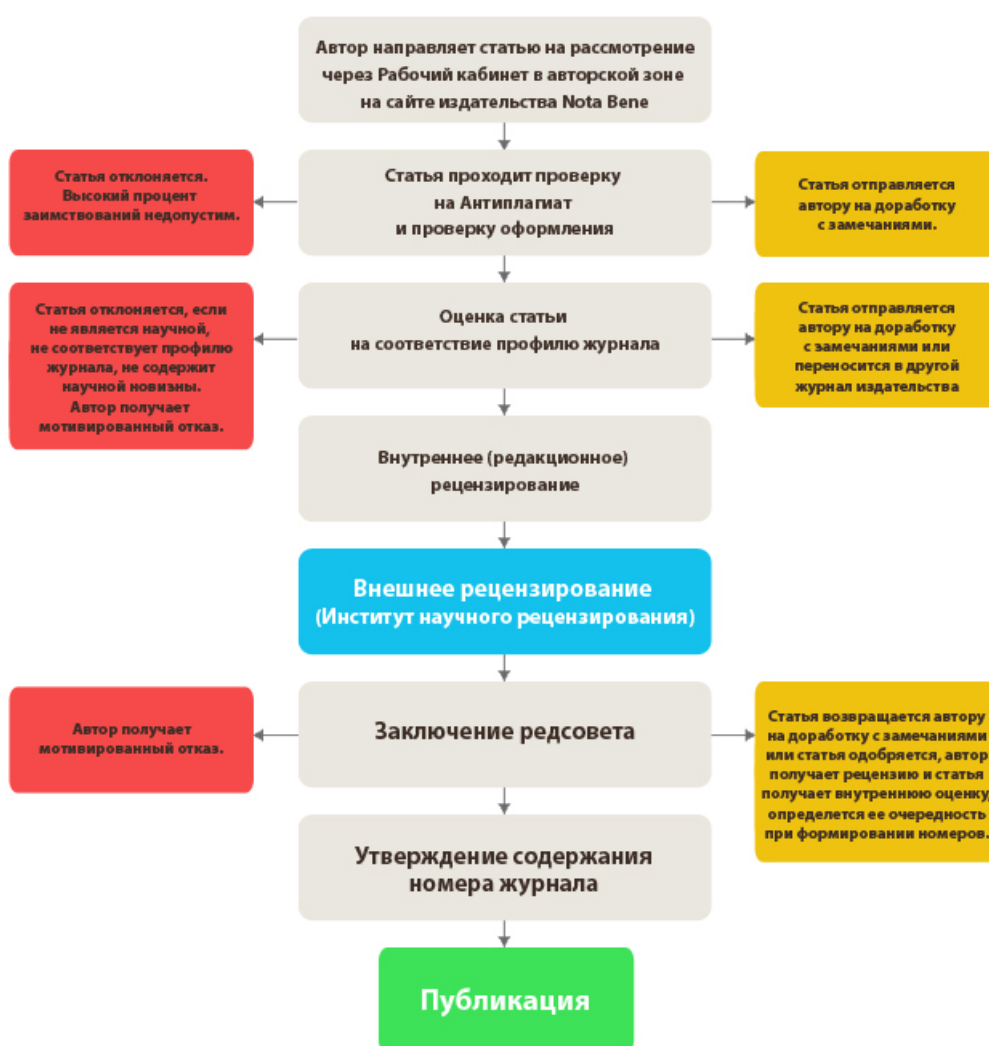
Вы могли заметить, с какой уверенностью ChatGPT описал идеи латерализации мозга и то, как работает мозг, не ссылаясь ни на какие источники. Я попросил список источников, подтверждающих эти утверждения, и ChatGPT предоставил пять ссылок, четыре из которых мне удалось найти в Интернете. Пятая, похоже, не настоящая статья; идентификатор цифрового объекта, указанный для этой ссылки, принадлежит другой статье, и мне не удалось найти ни одной статьи с указанием авторов, даты, названия и сведений об источнике, предоставленных ChatGPT. Авторам, использующим ChatGPT или аналогичные инструменты искусственного интеллекта для исследований, следует подумать о том, чтобы сделать эту проверку первоисточников стандартным процессом. Если источники являются реальными, точными и актуальными, может быть лучше прочитать эти первоисточники, чтобы извлечь уроки из этого исследования, и перефразировать или процитировать эти статьи, если применимо, чем использовать их интерпретацию модели.

Материалы журналов включены:

- в систему Российского индекса научного цитирования;
- отображаются в крупнейшей международной базе данных периодических изданий Ulrich's Periodicals Directory, что гарантирует значительное увеличение цитируемости;
- Всем статьям присваивается уникальный идентификационный номер Международного регистрационного агентства DOI Registration Agency. Мы формируем и присваиваем всем статьям и книгам, в печатном, либо электронном виде, оригинальный цифровой код. Префикс и суффикс, будучи прописанными вместе, образуют определяемый, цитируемый и индексируемый в поисковых системах, цифровой идентификатор объекта — digital object identifier (DOI).

[Отправить статью в редакцию](#)

### Этапы рассмотрения научной статьи в издательстве NOTA BENE.



## Содержание

Виленский М.Ю., Баранова А.Ю. Градостроительное регулирование и нормирование инфраструктуры массового спорта крупнейших городов	1
Ростовская А.А. Факторы формирования поселений Севера	27
Соколова А.А. Приемы проектирования инклюзивных зданий на примере разных объектов и методы их применения в архитектуре театров	41
Вахонин М.С., Базилевич М.Е. Стилистические особенности застройки улицы Муравьева-Амурского в г. Хабаровске в дореволюционный период	63
Пугачева Е.А., Ким А.А., Пакулова Е.П., Чернышова А.В. Архитектура железнодорожных станций города Шэньяня первой половины XX века	75
Веретенникова К.В. Дефиниция города в правовом аспекте градостроительной деятельности	88
Карпенко Е.А. Эволюция размещения театров в пространстве города на примере Москвы конца XVII – начала XX века	98
Хотеева Е.А., Родион И.В., Симакова А.В. Студенческая молодежь арктических городов о причинах миграционного оттока	108
Савельева Е.О. Устойчивая мобильность и (дез)интеграция развития систем городского землепользования и транспорта в городах России	130
Англоязычные метаданные	141



## Contents

Vilenskii M.Y., Baranova A.Y. Urban planning regulation and rationing of the infrastructure of mass sports in the largest cities	1
Rostovskaia A.A. Factors of organization Northern settlements	27
Sokolova A. Techniques for designing inclusive buildings using the example of theater architecture	41
Vakhonin M.S., Bazilevich M.E. Stylistic features of the development of Muravyov-Amursky Street in Khabarovsk in the pre-revolutionary period	63
Pugacheva E.A., Kim A.A., Pakulova E.P., Chernyshova A.V. The architecture of railway stations in Shenyang in the first half of the 20th century	75
Veretennikova K.V. Definition of the city in the legal aspect of urban development	88
Karpenko E.A. The evolution of theater placement in the urban space of the city using the example of Moscow from the late 17th to the early 20th century.	98
Hoteeva E.A., Rodion I.V., Simakova A.V. Student youth of Arctic cities about the reasons for migration outflow	108
Saveleva E.O. Sustainable mobility and (de)integration of land use and transportation development in Russian cities	130
Metadata in english	141

Урбанистика

Правильная ссылка на статью:

Виленский М.Ю., Баранова А.Ю. Градостроительное регулирование и нормирование инфраструктуры массового спорта крупнейших городов // Урбанистика. 2024. № 2. DOI: 10.7256/2310-8673.2024.2.70304 EDN: SMRWTU URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=70304](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=70304)

## Градостроительное регулирование и нормирование инфраструктуры массового спорта крупнейших городов

Виленский Михаил Юрьевич

ORCID: 0000-0002-0231-0550

кандидат архитектуры

доцент кафедры градостроительства, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

190005, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. 2-Я красноармейская, 4, оф. 308А

✉ [vilenm@list.ru](mailto:vilenm@list.ru)



Баранова Анна Юрьевна

ORCID: 0009-0006-1653-7103

магистрант, кафедра градостроительства, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

190005, Россия, Санкт-Петербург, г. Санкт-Петербург, ул. 2-Я красноармейская, 4, оф. 308 -А

✉ [annbar2606@gmail.com](mailto:annbar2606@gmail.com)



---

[Статья из рубрики "Градостроение"](#)

**DOI:**

10.7256/2310-8673.2024.2.70304

**EDN:**

SMRWTU

**Дата направления статьи в редакцию:**

27-03-2024

**Дата публикации:**

03-04-2024

**Аннотация:** В статье рассматривается система градостроительного регулирования и нормирования объектов массового спорта в крупнейших российских городах.

Инфраструктура массового спорта, как неотъемлемый элемент устойчивого развития крупнейших городов, может формироваться только через ее интеграцию в городскую среду. Предметом исследования являются закономерности влияния нормативных и градостроительных документов на формирование системы спортивных объектов формируемых с учетом планировочной организации крупнейшего города. Нормирование и регулирование являются важнейшими инструментами реализации любых инфраструктурных систем. Отсутствие связи нормирования объектов с территориальными уровнями внутри города, не позволяет осуществлять устойчивое планирование как на уровне города в целом, так и его отдельных элементов. Целью исследования является определение направлений необходимого преобразования системы градостроительного регулирования и нормирования объектов инфраструктуры массового спорта для крупнейших городов с учетом их интенсивного роста и развития агломерационных процессов. В работе исследовано эволюционное развитие системы градостроительного нормирования спортивной инфраструктуры. Проведен анализ современного градостроительного регулирования и нормирования спортивных объектов, определяющих градостроительный характер формирования системы объектов спортивной инфраструктуры. Рассмотрены нормативы градостроительного проектирования, генеральные планы, правила землепользования и застройки, а также муниципальные и региональные программы двенадцати крупнейших городов России. В исследовании на основе анализа нормативно-правовых документов трех этапов развития системы градостроительного нормирования: советского (1922-1991), постсоветского (1991-2000), а также современного этапа (2000-2023), были выявлены основные тенденции и аспекты, присущие каждому этапу нормирования спортивной инфраструктуры. Определено их влияние на современную систему градостроительного нормирования. Предложена оценка НГП (нормативы градостроительного проектирования) для крупнейших городов по пяти критериям: нормируемым видам спортивных объектов, их пространственным уровням, количеству нормируемых показателей, нормируемым значениям показателей обеспеченности и территориальной доступности. Определен рейтинг городов на основе предложенной оценки. Выявлены основные проблемы градостроительного регулирования и нормирования объектов спортивной инфраструктуры. В статье предложены рекомендации по совершенствованию градостроительного подхода к формированию объектов спортивной инфраструктуры массового спорта в крупнейших городах, с учетом внесения изменений в нормативные и градостроительные документы.

**Ключевые слова:**

спортивная инфраструктура, массовый спорт, градостроительное регулирование, градостроительное нормирование, крупнейшие города, нормативы градостроительного проектирования, градостроительство, генеральный план, ПЗЗ, муниципальные программы

**Введение**

Урбанизация городов оказывает влияние на их социально-экономическое и территориальное развитие. В условиях роста численности населения, дефицита территориальных ресурсов, внутренних миграционных процессов, внутригородские территории оказываются дифференцированы по плотности населения и застройки, преимущественному функциональному назначению, что приводит к разному наполнению

внутригородских территорий различной социальной инфраструктурой. В связи с этим важным условием устойчивого развития территориальных образований становится достижение баланса в распределении инфраструктурных объектов внутри различных городских территорий и между ними [1, 2]. При этом ключевым критерием достижения этого баланса становится территориальная (пространственная) доступность объектов социальной инфраструктуры [1, 3, 4]. Процесс урбанизации влияет и на структуру общественных потребностей [3], среди которых массовый спорт занимает сегодня одно из ключевых мест в жизни людей.

Спортивная инфраструктура представляет собой совокупность объектов обслуживания населения и является одним из факторов развития территорий городов и формирования устойчивой городской среды [2]. Для крупных и крупнейших городов в условиях экстенсивной урбанизации, сопровождающейся сокращением внутригородских территориальных ресурсов в сочетании с уплотнением сложившейся застройки, на фоне активного роста многоквартирной высокоплотной жилой застройки периферии городских ядер, при отсутствии как количественного, так и качественного роста объектов спортивной инфраструктуры, они оказываются малодоступными, а в отдельных случаях недоступными для населения в целом. Доступность в данном случае рассматривается как с пространственной точки зрения (пешеходно-транспортная доступность и обеспеченность), так и с организационной - в рамках замещения публичных объектов непубличными (коммерческие объекты без социальных программ или объекты профессионального спорта). Так, доля домохозяйств России, в которых территории, прилегающие к многоквартирным домам, не оборудованы спортивными сооружениями, составляет 69,4% [5]. Согласно проведенной авторами оценке периферийных районов Санкт-Петербурга, общая площадь территории, занимаемой публичными спортивными объектами в их составе, составляет менее 1% от общей территорий новых жилых микрорайонов/кварталов. Несмотря на привлекательность для людей спортивные объекты в целом, за исключением отдельных спортивно-зрелищных объектов и отдельных коммерческих объектов (фитнес-центры), являются экономически затратными, а нынешняя нормативная база, основанная на старых теоретических формах градостроительства и ориентированная в значительной мере на экономию бюджетных средств и обеспечение инвестиционной привлекательности для инвесторов в области жилищного строительства [6], предусматривает обеспечение спортивными объектами в первую очередь за счет бюджетов регионов и муниципалитетов. В то же время возникающие новые спортивные объекты массового спорта в значительной мере являются частью инвестиционных проектов, основанных на государственно-частном партнерстве [7], разрабатываемых в рамках соответствующих программ и федеральных проектов [8], то есть рыночная экономика сама не способна в полной мере самостоятельно восполнить дефицит спортивных объектов. Спортивная инфраструктура, включаемая в состав подобных проектов, её количество, вид и качество в большей степени зависят от капиталовложений инвесторов и конкретных проектных решений на уровне разработки проектов планировки конкретных территорий, что затрудняет организацию связанной системы объектов массового спорта.

Для объективной оценки сложившейся в настоящее время ситуации необходимо обратиться к эволюционному развитию системы массового спорта в стране. Развитие отечественного спорта можно разделить на 4 этапа: досоветский (до 1922), советский (1922-1991), постсоветский (1991-2000) и современный (с 2000 по наши дни). На досоветском этапе спорт не сформировался в систему и носил любительский

индивидуальный характер, его развитие и инфраструктура зависели от представителей высших чинов общества, «спонсирующих» культурно-физические клубы при учебных заведениях и заводах. На советском этапе спорт разделился на три направления: олимпийский, специализированный и массовый, таким образом образовав единую систему [9]. В связи с социальными и экономическими изменениями, произошедшими в постсоветском периоде, массовый спорт претерпел много изменений от «движения физкультурников» и массовых «спартакиад» до средства проведения досуга, на этом этапе стали возникать новые виды спорта и формы физкультурно-оздоровительных занятий, вовлекающие всё больше разновозрастных групп населения [10, 11]. Это привело к увеличению спроса на доступные объекты спортивной инфраструктуры, отвечающие современным требованиям и тенденциям развития массового спорта, и интересам населения в повышении качества городской среды [12].

В связи с ростом городского населения качество городской жизни становится важным аспектом в стратегическом планировании российских городов: разрабатываются государственные программы и федеральные проекты по сбалансированному региональному развитию, комфортной и безопасной среде для жизни; сохранению населения, здоровья и благополучия людей; жилью и городской среде. Роль спорта в социальном, экономическом и пространственном плане возрастает: он сегодня становится образом жизни для 53% россиян [12], как специфическая физическая активность с четкими требованиями к пространству, участникам и времени.

Массовый спорт в настоящее время превратился в средство проведения свободного времени [13] и ежедневную потребность [14], требующую повсеместной интеграции спортивной инфраструктуры в общественные, жилые и рекреационные территории городов на всех пространственных уровнях, то есть формирования системы объектов спортивной инфраструктуры массового спорта как отдельного направления стратегического планирования и пространственного развития городов.

### **Проблемы развития объектов спортивной инфраструктуры в городах**

Эволюционное развитие объектов спортивной инфраструктуры на основе советского опыта показывает развитие подходов к формированию и нормированию сети спортивных объектов: от отдельных и территориальных объектов до взаимоувязанной системы обслуживания населения, повсеместно интегрированной в городскую структуру, при условии системно организованного вовлечения в массовый спорт.

Сегодня потребность в массовом спорте, его разновидностях и объектах его инфраструктуры определяется потребителем самостоятельно, что требует поиска новых форм объектов спортивной инфраструктуры и критериев их пространственного размещения.

В современном градостроительном планировании роль и место объектов спортивной инфраструктуры как связанных элементов, формирующих систему, остается неопределенной, поскольку размещение инфраструктуры носит объектный характер. В лучшем случае размещаемые спортивные объекты представляют собой систему обслуживания населения, определяемую исходя из показателей обеспеченности и территориальной доступности. Но даже в этом случае размещение и регулирование спортивных объектов не имеет связи с планировочной структурой города и планировочным контекстом конкретных территорий: плотность населения в разных

селитебных территориях города, внутренняя миграция населения, а также особенности градостроительной организации современной застройки приводят к тому, что объекты массового спорта реализуются в контексте отдельных объектов, не позволяющих обеспечить всё население связанной сетью спортивной инфраструктуры.

Проблема обеспеченности населения объектами спортивной инфраструктуры стала проявляться посредством низкой посещаемости существующих локальных спортивных объектов [5] ввиду их несоответствия современным запросам населения, и посредством высокой нагрузки на новые городские объекты массового спорта, размещенных в общественных пространствах, что создает неравномерное распределение нагрузки на объекты массового спорта в масштабах города и общий дисбаланс в системе объектов спортивной инфраструктуры.

Возросшая роль массового спорта как образа жизни современного общества, проведения досуга, не осознается как потребность в получении когнитивных навыков посредством взаимодействия со средой, то есть в формировании публичных спортивных объектов. В то же время, несмотря на тенденцию вовлечения в спорт большего количества людей, может возникать проблема использования спортивной инфраструктуры: разные социальные группы будут проявлять разную степень заинтересованности в получении тех или иных когнитивных навыков, то есть в использовании тех или иных видов спортивных объектов. При этом объекты спортивной инфраструктуры в городской системе и их близость к конечному потребителю являются непосредственным стимулом для их использования разными социальными группами и индивидами. Еще одним стимулом получения навыков можно назвать городскую среду, формируемую спортивными объектами, причем в этом случае критерий близости объекта уже становится вторичным или совсем не играет роли, в особенности для объектов городского уровня. [1]

На сегодняшнем этапе необходимо определить подход к формированию многоуровневой системы объектов спортивной инфраструктуры. Нормативы градостроительного проектирования объектов спортивной инфраструктуры устанавливаются в качестве расчетной базы для генеральных планов, и проектов планировки. Однако при этом старая система районирования систем обслуживания не применяется [15], положения на которые ссылаются действующие нормативы, ориентированы на плановую государственную экономику, а новая система организации и нормирования спортивной инфраструктуры не сформирована. В совокупности это создает проблему обеспеченности населения объектами спортивной инфраструктуры уже на стадии требований нормативно-правовой и градостроительной документации. Данная ситуация требует, выработки нового подхода к нормированию спортивной инфраструктуры с учетом экономических форм освоения городских территорий, разрастания крупнейших городов и учета современных потребностей населения в публичных объектах массового спорта.

Задачами данной работы является: анализ и оценка эффективности системы градостроительного нормирования объектов спорта для крупнейших городов, и градостроительной документации разрабатываемой на ее основе; определение направлений необходимого преобразования системы градостроительного регулирования и нормирования объектов инфраструктуры массового спорта для крупнейших городов с учетом их интенсивного роста и развития агломерационных процессов.

Вопросы нормативно-правовых аспектов развития системы градостроительного регулирования в целом ранее рассматривались в работах Ананченко А. Ю., Трутнева Э.

К. [16, 15], Митягина С. Д. [17, 6], общее развитие градостроительства советского и постсоветского периодов — в работах Косенковой Ю.Л., Колясникова В.А. [18], Мееровича М. Г. [19, 20], Вайтенса А. Г. [21], система объектов спортивной инфраструктуры советского и постсоветского периодов изучена в работах Аристовой Л. В. [11]. Также поднимались вопросы развития спорта в работах Алексеева К. А. [22], Адельфинского А. С. [9], Пшеничникова А.Ф. [23]. Проблемы развития сети объектов спортивной инфраструктуры изучались преимущественно в социально-экономических и управленческих исследованиях применительно к современному этапу, однако градостроительный аспект размещения объектов и, в частности, инструменты градостроительного нормирования оказались вне поля исследования.

### **Материалы и методы**

В исследовании рассмотрена сложившаяся в советский период система градостроительного нормирования объектов спортивной инфраструктуры и выявлены основные подходы к их нормированию посредством изучения градостроительной документации. Ввиду комплексного подхода к изучению темы данной статьи были использованы разные виды градостроительных документов: Инструкции Госстроя СССР, Постановления СССР и РСФСР, генеральные планы Ленинграда и Москвы, СН, СНиПы МГСН, ВСН Ленинграда-СПб. В результате анализа эволюции градостроительного нормирования спортивных объектов советского, постсоветского и современного периодов выявлены закономерности влияния нормативных и градостроительных документов на формирование системы спортивных объектов формируемых с учетом планировочной организации города.

Массовый спорт как средство проведения досуга сегодня предъявляет определенные требования к объектам спортивной инфраструктуры: они должны быть публичными, интегрированными в городскую среду, удовлетворять потребности и запросы населения в разных видах спорта и занятиях спортом на воздухе, под размещение объектов необходимы земельные ресурсы [4, 24]. В связи с этим важной становится проблема связанности стратегий, региональных и местных документов градостроительного нормирования, документов территориального планирования и градостроительного зонирования. В исследовании проведен анализ нормативно-правовых документов на предмет определения подходов к нормированию объектов спортивной инфраструктуры, и их учета в документах территориального планирования городов (генеральных планов) и градостроительного зонирования (ПЗЗ) на уровне выделения функциональных и территориальных зон. Рассмотрены градостроительная документация и нормативы градостроительного проектирования для двенадцати крупнейших городов России: Пермь, Воронеж, Омск, Уфа, Самара, Челябинск, Красноярск, Нижний Новгород, Казань, Екатеринбург, Новосибирск, Санкт-Петербург.

Предложена авторская оценка эффективности местных и региональных НГП (далее РНГП и МНГП, соответственно) городов по пяти критериям: нормируемым видам спортивных объектов, их пространственным уровням, количеству нормируемых показателей, нормируемым значениям показателей обеспеченности и территориальной доступности. В результате формируется комплексная оценка НГП для исследованных городов, определены основные проблемы учета и нормирования объектов спортивной инфраструктуры в градостроительных нормативно-правовых документах. По совокупности оценки НГП составлен общий рейтинг рассмотренных городов.

### **Основная часть**

## **Эволюция системы нормирования спортивных объектов**

**Советский этап.** В 1920-ых годах формируются представления о «социалистических городах», которые оформлялись законодательно и нормативно. Но подход к нормированию градостроительной деятельности в целом отсутствовал: не было единых правил проектирования и нормирования, поскольку ранее сам подход к планированию был противоположен новым установкам системы социалистического градостроительства.

[20] С образованием СССР начинает формироваться система спорта, включающая олимпийский, специализированный и массовый спорт. На советском этапе (1922-1991) можно выделить три периода развития спорта: 1922-1940-ые, 1950-1970-ые и 1980-1991. В первом периоде преобладает индивидуальный и групповой характер спорта; происходит поиск подходов к нормированию и формированию сети спортивных объектов.

В Инструкции НКВД № 184 1928 г. спортивные устройства рассматривались как объекты, планируемые в целях обеспечения санитарно-гигиенических и лечебно-курортных условий для жизни и охраны здоровья населения. В 1929 году вышло постановление ЦК ВКП(б) «О физкультурном движении», которое объявило «перестройку» физкультурного движения от самодеятельного принципа к производственному, что соответствовало государственному индустриально-производственному подходу регулирования и организации систем обслуживания населения «социалистических» городов. [19]

В результате анализа нормативных документов 1930-ых годов установлено отличие подходов к нормированию объектов спортивной инфраструктуры на этапе начала формирования системы в части пространственных уровней размещения объектов, их типологии и устанавливаемых норм. Документы уровня РСФСР содержат предписания и общие требования по организации сети спортивных объектов, но не устанавливают для них градостроительных нормативов как таковых.

Нормирование объектов спорта разных административно-территориальных образований было разобщенным. Например, в проекте 1930 года ВТСК при НКВД УССР «Кодекса правил планировки населенных пунктов» для планирования городов указывались средние значения количества спортивных объектов на численность населения с фиксированной площадью для каждого вида объекта; рекомендуемый процент территории жилого района, занимаемой спортивными площадками (5%); радиус территориальной доступности. В типологическом ряде, помимо объектов, выделялись спортивные районы как отдельные элементы планировки территорий, в которых часть спортивных объектов концентрировалась в одном месте при условии равномерного распределения другой части объектов по всей территории населенного пункта.

В 1931 году ввиду недостаточной обеспеченности населения объектами существовавшей на тот момент сети спортивной инфраструктуры «Постановлением о строительстве физкультурных сооружений» СНК РСФСР была определена необходимость интеграции спортивных объектов в общественные здания: учебные заведения всех типов, клубы, дома культуры, промышленные предприятия, дома отдыха и лечебно-профилактические учреждения.

В 1931 году «Едиными нормами строительного проектирования» (С. XIII №2) вводится понятие «спортивного парка» как отдельного градостроительного элемента, относящегося к зеленым насаждениям специального назначения, для концентрированного размещения в нем спортивных объектов крытого и открытого типов, предназначенных для занятий разными видами спорта. Состав спортивных объектов в



парке и площади парка определялись в зависимости от численности населения городов: от 10-20 тыс. жителей площадь парка рекомендовалась в 10-12 га, для городов с населением 50-100 тыс. жителей — 20-25 га.

«Единые нормы строительного проектирования. Физкультурные сооружения» 1932 года (ОСТ 4530, 4532, 4533) определяли общие требования к организации сети спортивных объектов, проектирование которой осуществлялось в рамках проектов генеральных планов населенных мест. В сеть включались спортивные объекты всех ведомств и организаций и разделялись на две группы: сооружения общего (физкультурная ячейка при жилье, квартальная, районная и центральные физкультурные базы, отдельные сооружения по местным условиям) и специального назначения (при промпредприятиях, учебных и лечебно-профилактических заведениях, физкультурных комбинатах). Сеть объектов определялась на основании количества населения в городах в отношении: территорий (расчет земельных участков по нормам на 1 человека), зданий (расчет пропускной способности), решения в плане (учет радиуса обслуживания и дальности расстояния).

Анализ материалов к генеральным планам 1930-х годов позволил установить роль спортивных объектов как публичных элементов, являющихся частью зеленых насаждений общего пользования. В «Материалах к составлению плана развития жилищно-коммунального хозяйства г. Ленинграда» [\[26\]](#) 1932 года отмечается положительное изменение характера зеленых пространств посредством введения в них физкультурных элементов. Несмотря на размещение спортивных объектов в зеленых насаждениях общего пользования при установлении общей площади зеленых пространств на одного человека, физкультурная норма составляла не менее 2,5 кв. м на человека и не входила в норму площади озеленения, что позволяло избежать замещения зеленых насаждений общего пользования спортивными объектами в рамках нормирования. «Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) о Генеральном плане реконструкции города Москвы» 1935 года определяло размещение физкультурных площадок и стадионов в центре микрорайона из расчета на полную потребность в них населения, что свидетельствует о формировании понимания объектов спортивной инфраструктуры как публичных и доступных. Так, генеральным планом Москвы в кварталах и между ними были заложены территории физкультурных устройств, площадь которых на 1936 год в среднем составила 9% (152 га) по всем запроектированным жилым и смешанным кварталам общей площадью в 1629 гектар [\[27\]](#).

Действие изданного в 1940 году проекта общесоюзных «Норм планировки городов» распространялось только на проектирование генеральных планов городов, поэтому к 1941 году в СССР начал формироваться массив разрозненных градостроительных пособий с неутвержденными предложениями по нормированию, которые носили рекомендательный характер. [\[21\]](#) В первое десятилетие после войны работа над градостроительной нормативной базой не велась. [\[23\]](#)

В 1930-1940-х годах документами, устанавливающими нормативы спортивных объектов, являлись генеральные планы. Формировалась трехуровневая система обслуживания объектов массового спорта (город, район); спортивные объекты размещались на территориях озеленения общего пользования, на территориях производств, учебных и медицинских заведений; количество видов спортивных объектов разнилось в разных территориальных документах. Складывается представление о градостроительной типологии спортивных объектов: физкультурная база, спортивный район, спорт-парк. Нормативные требования лишь укрупненно и усреднено определялись непосредственно

в составе генеральных планов или обобщенных руководств по планировке городов, имеющих рекомендательный характер и основывающихся на разработке документов территориального планирования, и потому не формировались в отдельную общесоюзную нормативную систему.

Второй период советского этапа, 1950-1970-е годы, характеризуется выделением массового спорта в отдельное самостоятельное направление, основными участниками которого являются рабочие и физкультурники; происходит становление трехуровневой системы обслуживания спортивных объектов, поиск основных нормируемых видов объектов и их показателей. Сложилась теоретическая модель обслуживания населения, привязанная к пространственным уровням и их центрам: микрорайон, жилой район, планировочный район, город. Нормативные показатели в области физкультурно-спортивных сооружений привязывались к пространственным уровням планировочной организации городов. Размещение объектов спортивной инфраструктуры подчинялось иерархии селитебных территорий и городских центров. Теоретическая модель сети спортивных объектов включала в себя три основных подсистемы обслуживания, соответствующих планировочным уровням теоретической модели размещения социальной инфраструктуры. В этой модели спортивные объекты, помимо деления по территориальным уровням, классифицировались по «принципу их принадлежности» к другим инфраструктурным объектам: местам приложения труда (учреждениям, фабрикам, заводам и т.п.); объектам общественного обслуживания (детским учреждениям, учебным заведениям, культурно-просветительским учреждениям, учреждениям отдыха и др.). В отдельную группу выделяли спортивные объекты общего пользования, формирующие подсистему обслуживания микрорайона, жилого района, которая являлась основой всей сети объектов спортивной инфраструктуры. <sup>[11]</sup> Так, в «СНиП II-V.1 Планировка населенных мест» 1954 года к размещению на селитебной территории были указаны общегородские, районные, микрорайонные спортивные объекты широкого типологического ряда, в котором можно выделить специализированные объекты спорта (физкультурные площадки при учебных заведениях, водные базы, стадионы добровольных спортивных обществ). На каждый пространственный уровень предусматривался свой типологический ряд: наибольшее его разнообразие предусматривалось на городском уровне, наименьшее — на микрорайонном. Размещение физкультурных площадок в квартале или в группе кварталов должно было быть равномерным. При размещении стадионов в садах или парках площадь их озеленения не замещала собой площадь зеленых насаждений общего пользования: нормативами предусматривалась компенсация занимаемых стадионами площадей посредством соответствующего увеличения площади сада или парка.

В первой половине 1950-х годов регулирование спортивных объектов осуществлялось по большей части для жилых территорий. Отсутствуют критерии размещения спортивных объектов в городе, если не считать преимущественное размещение в селитебных зонах и тяготение к озелененным территориям общего пользования. Основным типологическим рядом являются стадионы и физкультурные площадки, что свидетельствует об объектном подходе и к размещению, и к нормированию спортивной инфраструктуры; градостроительная типология спортивных объектов, формировавшаяся в 1930-х годах, отсутствует. В целом, система по спортивным объектам не фиксируется в рамках общесоюзных документов.

Во второй половине 1950-х годов сохранялась привязка спортивных объектов к селитебным зонам и озеленению общего пользования. Согласно «Инструкции 115-56», размещение спортивных объектов в составе документов территориального планирования

велось совместно с планированием зеленых насаждений общего пользования нагородском, районном и микрорайонном уровнях. Нормируемые спортивные объекты дифференцировались по их видам в соответствии с пространственными уровнями и их принадлежности к инфраструктурным подсистемам обслуживания населения. Стала формироваться более четкая система нормируемых показателей объектов спортивной инфраструктуры: нормировались показатели «обеспеченности» и размеры земельных участков. Так, положения СН 41-58 выделяли спортивные объекты общего пользования, объекты микрорайона, сооружения и объекты ограниченного пользования при учебных заведениях. Значения расчетных показателей площадей (в га) резервируемых участков устанавливались в зависимости от численности населения планировочных единиц; определялся радиус обслуживания — 0,75-1,5 км — для спортивных объектов жилого района. В СН 41-58 пригородная зона впервые выделяется отдельным пространственным уровнем под размещение специализированных объектов спортивной инфраструктуры.

В целом, за период 1950-х годов можно выделить следующие основные тенденции в подходах к нормированию объектов спортивной инфраструктуры: объектный подход нормирования; объекты массового спорта размещаются на территориях других инфраструктурных объектов (учебных заведений, домах пионеров, производств и т.п.); в отдельную группу выделяются специализированные объекты (спортивные школы и т.п.); основными пространственными уровнями размещения спортивных объектов являются микрорайонный и районный с городским, при этом объекты, размещаемые на последних двух уровнях, входят в состав парков соответствующего уровня; показатели нормирования рассчитаны в среднем на все города без их дифференциации по численности населения; привязка нормируемых показателей площадных характеристик объектов к населению района и микрорайона, при этом наблюдаются большие диапазоны значений как численности населения, так и необходимых площадей участков спортивных объектов, задаваемых на уровне разработки конкретных проектов планировки; показатели территориальной доступности как таковые не устанавливаются или являются условными и носят рекомендательный характер.

В 1960-х в системе нормирования происходит становление основных нормируемых видов спортивных объектов и единиц измерения их показателей. Так, «СНП II-К.2-62» устанавливал расчетные показатели площади участка на 1000 человек для спортивных объектов микрорайона, жилого района и населенного места в зависимости от нормы жилищной обеспеченности; показатели обеспеченности спортивных залов и бассейнов устанавливались как площадь пола и зеркала воды (в м кв.), соответственно, на 1000 человек. Помимо объектного подхода к размещению и нормированию в системе документации появляется «комплексный» подход: согласно требованиям СН-345-66 генеральными планами городов предусматривалось размещение общегородских и районных спортивных центров в увязке с озеленением общего пользования.

В 1970-х появляется более комплексный подход к нормированию объектов. В СНП II-60-75\*\* основные нормируемые виды спортивных объектов объединялись в комплексы, для которых нормативами устанавливались площади земельных участков на 1000 человек, в крупных и крупнейших городах размеры земельных участков комплексов площадок допускалось уменьшать не более чем на 25% при условии совместного использования спортивных сооружений школ и микрорайона школьниками и взрослыми; устанавливались показатели территориальной пешеходной и транспортной доступности. Сохранялась тенденция размещения спортивных объектов в общегородских и районных парках, однако теперь они рассматривались как функциональные зоны в составе объектов озеленения общего пользования, размеры которых составляли 15% от общей

площади парка.

За период 1950-1970-х годов произошло разделение документов нормирования с документами территориального планирования. При этом в нормативных документах осуществлялось разделение спортивных объектов по пространственным уровням, что позволяло использовать нормативную базу в привязке к территориям и теоретической модели обслуживания. Спортивные объекты и их комплексы размещались в селитебных зонах городов на специально выделенных участках, расположенных вблизи или на территориях зеленых насаждений общего пользования или в пригородной зоне. Нормируемые объекты спортивной инфраструктуры рассматривались как отдельные сооружения и комплексы. Состав сооружений комплексов определялся в зависимости от уровня его размещения. Также нормативами отдельно выделялись спортивные объекты, которые можно отнести к специализированным (например, лыжные базы, детские спортивные школы), однако их вместимость и размеры земельных участков определялись заданием на проектирование, то есть нормативно они не были включены в общую систему обслуживания. Укрепилась тенденция к учету спортивных объектов, расположенных на территориях учебных заведений, при организации сети объектов массового спорта. Обязательными были нормативные показатели обеспеченности и размеры земельных участков, показатели территориальной доступности носили рекомендательный характер.

В третьем периоде советского этапа, 1980-1990-х годах, нормирование физкультурно-спортивных сооружений потеряло свою привязку к пространственным уровням планировочной организации городов. Произошло смешение видов нормируемых спортивных объектов посредством появления новых типов объектов. Так, в СНиП 2.07.01-89\* к основным нормируемым видам спортивных объектов добавились помещения для физкультурно-оздоровительных занятий, что при составлении документов территориального планирования позволяло учитывать непубличные спортивные объекты, не позволяющие обеспечить население необходимыми площадями для занятий спортом. Положения норм начинали способствовать проявлению дефицита объектов спортивной инфраструктуры: СНиП 2.07.01-89\* рекомендовал размещать физкультурно-спортивные сооружения сети общего пользования, объединяя их со спортивными объектами учебных заведений, учреждений отдыха и культуры с возможным сокращением территории. Типологический ряд нормируемых объектов сократился до территорий, помещений для физкультурно-оздоровительных занятий, спортивных залов общего пользования, крытых и открытых бассейнов. Устанавливались показатели обеспеченности, доступности для объектов городского уровня, размеры земельных участков устанавливались только для территорий.

Тем не менее, предпринимались попытки к нормированию спортивных объектов в зависимости от структуры территориальных образований. Например, введенные в 1990 году ВСН-1-89 устанавливали показатели вместимости на 1000 человек постоянного населения отдельно для периферийных, центральных планировочных районов и для города в целом и общую площадь на единицу измерения для отдельно стоящих и для встроенно-пристроенных объектов. Показатели обеспеченности комплексов массового спорта, ДЮСШ определялись для периферийных, центральных планировочных районов и для города в целом, и для отдельно стоящих объектов, показатели обеспеченности специализированных спортивных комплексов и спортивно-зрелищных — только для периферийных планировочных районов.

Нормативные документы, появлявшиеся в 1990-х годах, являлись редакциями СНиП 2.07.01-89, но не содержали в себе изменений ни по видам нормируемых спортивных

объектов и их показателям, ни по значениям нормируемых показателей обеспеченности и доступности, размерам земельных участков.

В целом, за период 1980-1990 годов система нормирования претерпела следующие основные изменения: определились виды основных нормируемых спортивных объектов — территории (плоскостные сооружения), спортивные залы, бассейны; нормируемые объекты потеряли привязку к пространственным уровням и к озеленению общего пользования; при этом сохранился и укрепился объектный подход к нормированию и к размещению спортивной инфраструктуры на территориях учебных заведений; в части нормируемых показателей «оформилось» понятие обеспеченности.

**Постсоветский этап.** В связи с распадом СССР, появлением новых субъектов градостроительной деятельности и соответствующим перераспределением полномочий, а также переходом на рыночную экономику, меняется логика размещения социальной инфраструктуры — теперь она не может рассматриваться как централизованно организованная система обслуживания населения в привязке к фактически и документально существующим территориальным уровням. Но сформировавшаяся на момент 1980-1990-х годов система нормирования не претерпевает изменений, что не позволяет разрабатывать и реализовывать связанную сеть объектов спортивной инфраструктуры.

На постсоветском этапе предпринимались отдельные попытки в формировании системы градостроительного нормирования в соответствии с новыми экономическими условиями, законодательством и структурой управления. Введенный в 1995 году СНиП 10-01-94 устанавливал состав системы нормативных документов, в котором СНиПы, СП и руководящие документы системы относились к федеральным документам, к нормативным документам субъектов РФ — территориальные строительные нормы (ТСН). Таким образом, формирование и утверждение нормативов на законодательном уровне было отдано в ведение территориальных образований, что давало возможность разрабатывать нормативную базу спортивных объектов с учетом особенностей социального, территориального и экономического развития городов. Несмотря на это, нормативные документы, принятые за период 1992-2000-х, основывались на СНиП 2.07.01-89 и не содержали в себе изменений в части нормирования показателей и видов спортивных объектов. Исключением можно считать МГСН 1.01-98: в них была предпринята попытка поиска других видов спортивных объектов и их классификации по уровню обслуживания. Так, нормировались объекты повседневного обслуживания, приближенные к жилью, и периодического обслуживания, размещаемые в общественных зонах и на озелененных территориях общего пользования жилого района. К первым относились физкультурно-оздоровительные клубы, к последним — физкультурно-оздоровительные центры районов, специализированные физкультурно-оздоровительные сооружения, комплексы сезонных физкультурно-рекреационных сооружений. Для них устанавливались показатели обеспеченности: общая площадь крытых сооружений и площадь территории комплекса. Также устанавливались показатели территориальной доступности. Однако такой подход к нормированию показателей спортивных объектов нельзя назвать достаточно согласованным.

За время формирования системы нормирования определились основные нормируемые виды спортивных объектов: спортивные залы, бассейны и спортивные площадки. Среди других наиболее часто встречающихся нормируемых спортивных объектов можно выделить стадионы, объекты ограниченного пользования (спортивные объекты при учебных и др. заведениях) и специализированные объекты (ДЮСШ). Для основных выделенных видов спортивных объектов нормировались показатели обеспеченности и

размеры земельных участков. Территориальная доступность определялась в большей степени для районных и городских объектов.

На основании рассмотренных документов можно заключить, что советский этап развития системы нормирования в части физкультурно-спортивных объектов в целом обладал большей согласованностью между нормируемыми элементами и их соотношения с планировочной структурой городов, в частности с зелёным каркасом. Однако в 1980-1990-х годах данное соотношение нормируемых элементов с планировочной структурой в нормативных документах было утрачено. Нормирование же постсоветского периода, по сути, дублировало документы, принятые в 1980-1990-х годах советского периода.

### **Современный этап: анализ сложившихся практик и направления преобразования**

Принятие Градостроительного Кодекса РФ (далее ГК), ФЗ №184 «О техническом регулировании» способствовало появлению в системе градостроительной документации новых элементов нормирования — РНГП и МНГП, — которые позволяют осуществлять нормирование на региональном и местном уровнях соответственно, с возможностью определения подходов к нормированию объектов спортивной инфраструктуры с учетом градостроительных особенностей территориальных образований. Однако современные НГП во многом сохранили базовые принципы нормирования спортивных объектов, заложенные в советский период, что делает проблематичной реализацию этой возможности в системе нормирования спортивных объектов крупнейших российских городов, способствующей устойчивому развитию городов и формированию пространственной системы объектов спортивной инфраструктуры с учетом современных тенденций развития массового спорта и потребностей населения. Для целей оценки возможных и необходимых преобразований системы градостроительного нормирования спортивной инфраструктуры автором было проведено исследование эффективности современных НГП.

Выбор крупнейших городов обусловлен тем, что вся система советских нормативов, которые легли в основу современных норм, разрабатывались по отношению к городам с населением 100 и менее тысяч жителей: такая модель сформировалась начиная с 1930-х годов XX века. Сегодня же крупнейшие города развиваются в иной пространственно-территориальной парадигме, сопровождаемой территориальной экспансией и приростом населения, что обуславливает необходимость определения эффективности НГП.

Оценка эффективности была предложена на основе исследования 12 крупнейших городов России по числу жителей более миллиона на момент 2023 года. В России насчитывается 16 городов-миллионников, таким образом в исследовании было рассмотрено 75% крупнейших городов, что позволяет определить общие для них проблемы нормирования спортивных объектов. Крупнейший из рассматриваемых городов — Санкт-Петербург, наименьший по численности — Пермь. В рамках исследования для Санкт-Петербурга рассматривались РНГП, для остальных городов — МНГП.

Решения об утверждении НГП рассмотренных городов появились начиная с 2012 года. При этом «Методические рекомендации по подготовке региональных и местных НГП», разработанные на федеральном уровне в целях формирования единого подхода к подготовке нормативов градостроительного проектирования появились только в 2021 году. Несмотря на то, что данный документ дает отдельно определение физической культуры, и определяет рекомендации по установлению в МНГП и РНГП предельных значений расчетных показателей для объектов местного значения в области физической

культуры и спорта, эти показатели и их характеристики, а также пространственные и функциональные связи между объектами и привязка к характеру территорий, данным документом не рассматриваются и не раскрываются. Однако в виде примера указывается, что обеспеченность населения спортивными школами — количество мест для посетителей в здании на 1000 жителей — рекомендуется устанавливать с учетом плотности населения в муниципальном образовании, половозрастного состава и других факторов. Также рекомендуется устанавливать повышающие коэффициенты для показателей минимальной обеспеченности населения объектами физкультуры и спорта при реализации проектов по строительству объектов на свободных (незастроенных) территориях по сравнению с застроенными.

В результате изучения НПГ в части спортивной инфраструктуры выявлено, что нормативы всех рассмотренных городов, за исключением РНГП Санкт-Петербурга, включают в расчет спортивные объекты, расположенные на территориях других инфраструктурных учреждений (учебные, медицинские заведения, объекты профессионального спорта и т.п.). При этом в НГП всех городов отсутствует разделение спортивных объектов на публичные и непубличные.

Были выявлены и рассмотрены пять критериев, по совокупности которых оценивается эффективность НГП применительно к размещению объектов спорта по отношению к крупнейшим городам: нормируемые виды спортивных объектов, их пространственные уровни, количество нормируемых показателей, нормируемые значения показателей обеспеченности и территориальной доступности.

Классификатор видов разрешенного использования земельных участков (ВРИ), утвержденный приказом Министерства экономического развития РФ N 540 2014 г., устанавливал виды земельных участков под размещение спортивных объектов капитального строительства без дифференциации по их характеру. В 2020 году, в соответствии с приказом № N П/0412 от 23.06.2022 Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии, действующий ныне классификатор видов разрешенного использования земельных участков в части спортивной инфраструктуры определяет ВРИ как часть рекреации и устанавливает дифференциацию «мест» для занятий спортом по характеру обеспечения зданиями и сооружениями: обеспечение спортивно-зрелищных мероприятий (стадионы, дворцы спорта, ледовые дворцы, ипподромы), обеспечение занятий спортом в помещениях (спортивные клубы, спортивные залы, бассейны, ФОК), площадки для занятий спортом (физкультурные площадки, беговые дорожки, поля для спортивной игры), оборудованные площадки для занятий спортом (теннисные корты, автодромы, мотодромы, трамплины, спортивные стрельбища), водный спорт, авиационный спорт, спортивные базы, поля для гольфа и конных прогулок — как специализированные объекты спорта. Спортивные объекты включены ВРИ как элементы объектов социальной инфраструктуры, т. е. объекты, совмещенные с жильем, учебными заведениями и т. д. Таким образом, на момент 2024 года виды спортивных объектов, нормируемые НГП, представляют собой лишь отдельные элементы, взятые из ВРИ.

## **Оценка современных нормативов градостроительного проектирования**

### ***Основные виды нормируемых спортивных объектов и показателей НГП.***

С целью определения основных нормируемых видов спортивных объектов 12

рассмотренных городов были приняты за 100% случаев, далее был посчитан процент каждого нормируемого вида спортивных объектов по городам; вид спортивного объекта, набравший наибольшее количество процентов, определялся как основной. При рассмотрении РНГП и МНГП выявлены основные нормируемые виды спортивных объектов для всех рассматриваемых городов: бассейны, спортивные залы и плоскостные сооружения. Бассейны нормируются в 100% рассмотренных случаев, спортивные залы — в 92%, плоскостные сооружения — в 83% случаев. Последние не нормируются в местных нормативах Новосибирска и Перми. Наиболее часто нормируемыми в рассмотренных МНГП в ряде иных видов спортивных объектов являются детские юношеские спортивные школы (ДЮСШ) и стадионы.

По аналогии определено количество городов, в нормативах которых спортивные объекты имеют деление по пространственным уровням. В результате установлено, что объекты спортивной инфраструктуры делятся на городские, районные и микрорайонные. Но это деление весьма условное, поскольку данные планировочные единицы выпали из правового поля ГК [\[6\]](#) и не имеют привязки к пространственной организации городов. В 67% рассмотренных случаев спортивные объекты вовсе не имеют деления на пространственные уровни.

**Территориальная доступность.** Одним из ключевых параметров, характеризующих эффективность распределения спортивной инфраструктуры города, является ее территориальная доступность, определяемая как пространственная характеристика сети объектов социальной инфраструктуры. Ее рекомендуется рассчитывать либо исходя из затрат времени на достижение объекта, либо исходя из расстояния до объекта, измеренного по прямой по имеющимся путям передвижения или иным образом. При определении показателя территориальной доступности для каждого вида объектов рекомендуется однозначно указывать вид территориальной доступности. [\[6\]](#)

Оценка городов по критериям территориальной доступности и обеспеченности проводилась по трем основным нормируемым видам спортивных объектов: плоскостные сооружения, спортивные залы, бассейны.

НГП рассмотренных городов в 42% случаев устанавливают значения для территориальной доступности, из них в 42% случаев выделяется транспортная, в 33% — пешеходная. Доступность выражается в метрах или минутах, при этом не всегда транспортная доступность измеряется в минутах, а пешеходная — в метрах. Также в нормативах не прописывается «физическое» измерение территориальной доступности, что оставляет возможность удобной для выполнения норматива трактовки данного показателя на практике.

Оценка по данному критерию учитывала наличие и (или) отсутствие разделения на транспортную и пешеходную доступность и осуществлялась посредством приведения значений показателей к единой единице измерения, метрам. Для приведения показателей пешеходной доступности использовалась средняя скорость пешехода, 4 км/ч, для приведения показателей транспортной — средняя скорость автомобиля, 60 км/ч.

Для каждого основного нормируемого вида спортивного объекта были составлены шкалы значений общей территориальной доступности, то есть приведенные значения заносились в шкалу от минимального к максимальному вне зависимости от их



принадлежности к пешеходной и (или) транспортной доступности. Выявлено, что НГП устанавливается наибольшее количество значений доступности и меньшая степень их «разброса» для спортивных залов, а наибольшая степень разброса значений доступности — для плоскостных сооружений.

В НГП некоторых городов территориальная доступность для отдельных видов спортивных объектов не устанавливается. Так, в Новосибирске не установлена территориальная доступность бассейнов, в Нижнем Новгороде — бассейнов и спортивных залов, в Челябинске и Перми показатели доступности не устанавливаются ни для одного из основных нормируемых видов спортивных объектов. В некоторых городах, напротив, для одного вида нормируемого спортивного объекта устанавливается несколько значений показателей доступности. Например, в Красноярске для спортивных залов установлены три значения пешеходной доступности: 600, 1300, 2400 метров. При этом установленные значения не связаны с территориальными уровнями объекта.

В результате оценки по критерию территориальной доступности составлен рейтинг городов, в котором первое место соответствовало минимальному среднему значению территориальной доступности основных нормируемых спортивных объектов, последнее — максимальному среднему значению. При распределении между первым и последним местом приоритет отдавался городам, НГП которых устанавливают пешеходную доступность. Пермь и Челябинск не попали в данный рейтинг городов, поскольку их НГП не нормируют территориальную доступность для спортивных объектов. Также выявлено, что в 63% случаях вид территориальной доступности для каждого вида объектов при определении показателей территориальной доступности не указывается однозначно; НГП не определяют физической величины измерения доступности, что приводит к возможности любой трактовки данного показателя на практике; при определении показателей транспортной доступности не уточняется вид транспорта, что также приводит к возможности любой трактовки данного показателя на практике, поскольку разные виды транспорта имеют разную среднюю скорость; значения пешеходной доступности устанавливаются исходя из средней скорости пешехода, что не позволяет учитывать особенности передвижения разновозрастных групп и, соответственно, обеспечивать территориальную доступность для всех групп населения; территориальная доступность не рассматривается как элемент обеспеченности.

**Обеспеченность.** Обеспеченность населения объектами является количественной характеристикой сети объектов социальной инфраструктуры. Её рекомендуется рассчитывать, как удельную мощность какого-либо вида инфраструктуры, приходящуюся на одного жителя или представителя определенной возрастной, социальной, профессиональной группы либо на определенное число жителей или представителей указанных групп. Показатель обеспеченности населения объектами может определяться как отношение основной количественной характеристики емкости (мощности) объекта к количеству населения, а также в отдельных случаях как отношение количества объектов определенного типа к совокупной характеристике населения. [\[6\]](#)

Обеспеченность нормируется НГП рассмотренных городов в 100% случаев. Показатели обеспеченности в рассмотренных городах устанавливаются в разных единицах измерения, всех их можно разделить на два условных основных блока: «объекты-люди», «площадь-люди». Так как 82% городов-миллионников для установления показателей обеспеченности использует единицы измерения последнего блока, значения показателей были приведены к общей единице измерения — квадратные метры на 1000 человек — и рассматривались в сравнении между городами по каждому виду спортивных

объектов.

При оценке по критерию обеспеченности для каждого основного нормируемого вида спортивного объекта (плоскостные сооружения, спортивные залы, бассейны) были составлены шкалы значений показателя, то есть приведенные значения заносились в шкалу от минимального к максимальному. Выявлено, что нормативами устанавливается наибольшее количество значений обеспеченности с наибольшей степенью разброса для плоскостных сооружений, наименьшая степень разброса значений обеспеченности — для бассейнов.

Некоторые из городов имеют несопоставимые единицы измерения. Так, в Санкт-Петербурге, согласно РНГП, установленными на период до 2025 года, показатели обеспеченности плоскостными сооружениями и спортивными залами исчисляются в количестве объектов на 1000 человек, а в нормативах Омска весь ряд представленных видов спортивных объектов — в единовременной пропускной способности на 1000 человек в возрасте от 3 до 79 лет.

При сопоставлении минимальных значений обеспеченности со значениями площадей основных видов нормируемых объектов, требуемых СП. 332.1325800.2017 «Спортивные сооружения. Правила проектирования» выявлено, что в нормативах указываются значения площадей меньше, чем требуется правилами проектирования спортивных сооружений. Например, в Воронеже норматив обеспеченности плоскостными сооружениями установлен 20 кв. м на 1000 человек, что меньше площади наименьшего плоскостного сооружения — площадки для игры в городки — 28 кв. м. (см. Рис.1) Так, при общей площади территории нового жилого микрорайона 58,5 га на 13697 жителей по установленному нормативу потребуется 274 кв. м (0,027 га), а при принятии в качестве нормы 28 кв. м на 1000 человек для того же количества жителей — 384 кв. м (0,038 га).



Рис. 1. Норматив обеспеченности плоскостными сооружениями в сравнении с площадкой для игры в городки

Отдельно стоит отметить нормирование показателей обеспеченности в зависимости от типа жилой застройки. В Казани и Уфе значения обеспеченности для плоскостных сооружений, спортивных залов и бассейнов определяются площадью объектов (в тыс. кв. м.) на 10 тыс. площади квартир площадью объектов (в тыс. кв. м.) на 100 индивидуальных жилых домовладений.

В результате оценки по критерию обеспеченности составлен рейтинг рассматриваемых городов, в котором первое место соответствовало минимальному среднему значению обеспеченности основных нормируемых спортивных объектов, последнее — максимальному среднему значению. Также выявлено, что нет соответствия минимальных

значений показателя площадным характеристикам спорт объектов, требуемых нормами проектирования; нет зависимости значений территориальной доступности и обеспеченности; нет зависимости значений обеспеченности от численности населения городов; в расчет обеспеченности включены непубличные спортивные объекты и (или) объекты ограниченного доступа.

### **Общая эффективность НГП**

С целью определения общей эффективности существующих НГП был составлен общий рейтинг по городам; он учитывал 5 рассмотренных выше критериев. Оценка по каждому из критериев проведена посредством 3-балльных шкал. В результате оценки по количеству нормируемых видов спортивных объектов установлено, что наибольшее количество видов нормируемых объектов — в Омске (11), наименьшее — в Санкт-Петербурге (3) и Самаре (3), по наличию привязки объектов к пространственным уровням — дифференцирование объектов по трем пространственным уровням присутствует только в РНГП Санкт-Петербурга, по двум пространственным уровням, включая местный — в МНГП Новосибирска и Екатеринбурга, по количеству нормируемых показателей наибольшее количество видов нормируемых показателей — в Омске (12), наименьшее — в Челябинске (1) и Перми (2).

Полученные результаты по оценке территориальной доступности с учетом составленного рейтинга по данному критерию переводились в 3-балльную систему, в которой отсутствие нормирования доступности приравнивалось к 0, нормирование только транспортной или только общей — к 1 баллу, нормирование транспортной и общей — к 2 баллам, наличие нормирования пешеходной — к 3 баллам. Пешеходная доступность нормируется в Петербурге, Самаре, Омске и Красноярске. Аналогичным образом был переведен в 3-балльную шкалу рейтинг городов по критерию обеспеченности, установлено, что наибольшие средние значения обеспеченности объектами спорта — в Челябинске, Самаре и Казани, наименьшие — в Санкт-Петербурге. Сопоставление значений обеспеченности и территориальной доступности по городам не выявило их зависимостей друг от друга и закономерностей.

В результате проведенной оценки по 5 критериям составлен общий рейтинг городов по эффективности НГП: наиболее эффективными признаются НГП Казани, Екатеринбурга и Омска.

Сопоставление полученных результатов общего рейтинга с численностью населения в городах не выявило зависимости эффективности НГП спортивной инфраструктуры от численности населения городов (см. Рис. 2).

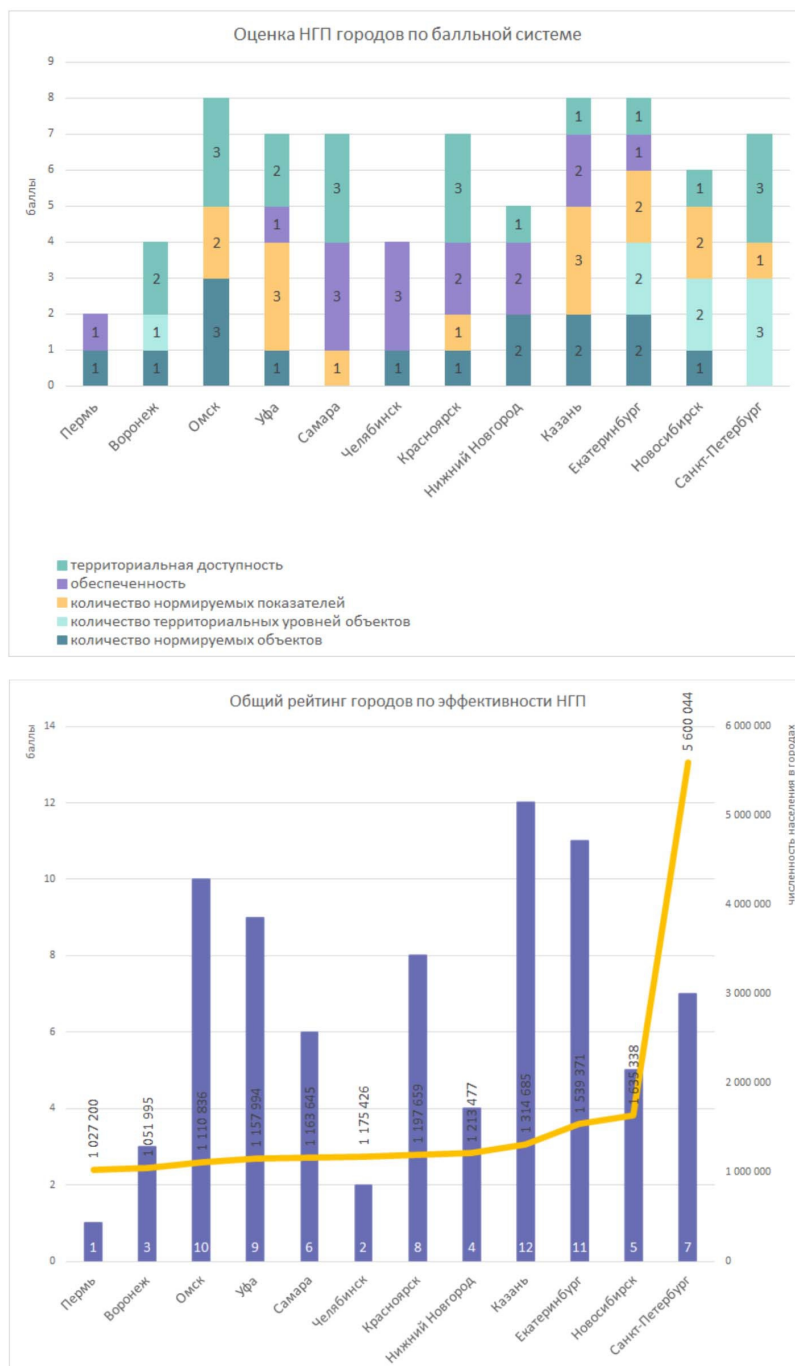


Рис. 2. Оценка НГП городов по балльной системе; Общий рейтинг городов по эффективности НГП

Приведенная оценка дает лишь общее представление об эффективности НГП, поскольку её проведение основывалось на общих существующих подходах к нормированию объектов спортивной инфраструктуры. Для проведения более комплексной оценки эффективности необходимо учитывать градостроительные факторы территориальных образований (планировочную структуру, плотность населения и застройки), что современная система нормирования не позволяет сделать, т. к. фактически оторвана от территориального планирования.

Проведенное исследование позволило выявить несогласованность системы нормирования с другими законодательными документами и дублирование установленных в советский и постсоветский периоды документов, не отвечающих современному административно-территориальному, экономическому, социальному развитию и изменениям, произошедшим в массовом спорте.

В частности, Методические рекомендации по подготовке НПГ, цель которых служит для удовлетворения обеспеченности территорий объектами спортивной инфраструктуры, предлагают систему дифференциации территорий по нормированию спортивных объектов, которая не предусматривает дифференциацию объектов для разных типов территорий в структуре одного территориального образования, а территории по нормированию не имеют привязки к пространственно-территориальным уровням. При этом список спортивных объектов, приведенный в документе, является рекомендательным, не соответствует ВРИ и НПГ, а сам документ ссылается на СП и СНИП, то есть по сути является «собранием» предшествующих документов и их дубликатом. В совокупности, приведенные аспекты не позволяют Методическим рекомендациям быть гибким документом и учитывать другие законодательные нормативные положения.

В рамках настоящего исследования были рассмотрены: документы стратегического планирования (социально-экономические стратегии и программы включая отраслевые схемы) по развитию спортивной инфраструктуры, генеральные планы городов и правила землепользования и застройки. Данные документы рассматривались в части формирования обоснования размещения объектов спортивной инфраструктуры на территориальном уровне и их связи с нормативами градостроительного планирования.

Анализ документов стратегического планирования исследуемых крупнейших городов в области размещения объектов спортивной инфраструктуры показывает, что несмотря на наличие во всех городах подобного рода документации, комплексный подход на основе системной функционально-пространственной стратегии развития объектов спорта, учитывающей характер городов, их планировочную структуру и территориальный прирост населения в рассмотренных документах отсутствует. Все документы ориентированы на объектный уровень с выходом на количественные параметры по городу в целом, - исходя из расчетной единовременной пропускной способности (ЕПС), без территориальных и функциональных связей объектов между собой и городской средой. Данные показатели в свою очередь опираются на «Методические рекомендации о применении нормативов и норм при определении потребности субъектов РФ в объектах физической культуры и спорта», предусматривающих для всех субъектов РФ усредненный норматив ЕПС - 122 человека на 1000, для городов федерального значения - 72 человека на 1000 населения, в расчет которых включаются все спортивные объекты в том числе при учебных заведениях и т. д.

Исследование генеральных планов рассматриваемых в данной статье крупнейших российских городов показывает, что подход к размещению спортивных объектов на уровне территориального планирования реализован только в 58% городов, в которых выделяются отдельные функциональные зоны под размещение спортивных объектов. При этом в 83% рассмотренных городов ПЗЗ устанавливаются территориальные зоны с включением ВРИ объектов спортивной инфраструктуры, из них 60% это рекреационные зоны, 30% — общественные, и 30% — выделяются под отдельные конкретные объекты спортивной инфраструктуры.

Таким образом, можно утверждать, что в подавляющем большинстве крупнейших городов РФ эффективное градостроительное регулирование в области размещения спортивной

инфраструктуры требует изменений связанных с интеграцией нормативов, стратегий и градостроительной документации. В основы стратегий [\[28\]](#) должны быть положены территориальные и функциональные подходы на основе системы размещения спортивных объектов в городе с учетом характера потребителей, а нормативы и разрабатываемая документация должны стать эффективными инструментами реализации этих стратегий.

## **Выводы**

Эволюционное развитие нормативно-правовой системы градостроительного регулирования и нормирования с 1920-х годов по настоящее время определило два возможных подхода к нормированию инфраструктуры в целом: территориальный и объектный. Развитие от системы разноуровневых элементов на уровне города, сформировавшееся к середине 1930-х годов, к 1980 реформировалось в сеть объектов в структуре города. Несмотря на то, что в ГП и ПДП такие объекты размещались фактически, их реализация значительно отличалась, что видно из проектов ГП и ПДП Ленинграда (1950-1980-х годов). Нормативные требования носили в первую очередь общегородской характер и давали общее обеспечение по городу, а региональные и местные условия практически не реализовывались. К 1990 году в основе нормирования выделялся объектный принцип размещения применительно к выделенному ряду спортивных сооружений. Эта же тенденция сохранилась в трансформированном виде и к настоящему времени, что приводит к дефициту спортивной инфраструктуры, особенно на новых территориях селитебной застройки последнего десятилетия.

Отказ от формирования системы территориальных объектов спортивной инфраструктуры в первую очередь обусловлен характером градостроительного освоения городских территорий в новых экономических условиях. Массовая жилищная застройка, реновация производственных и транспортно-коммунальных зон не включают спортивную инфраструктуру публичного характера как обязательный элемент обслуживания.

В то же время изменения в характере массового спорта и отношения к нему населения (расширенный ряд видов востребованных спортивных сооружений, характер использования объектов, высокая степень вовлеченности разных категорий населения, индивидуальные и групповые (саморегулируемые) формы занятий спортом) приводят к дисбалансу спортивной инфраструктуры на сложившихся застроенных территориях.

Объектное нормирование спортивной инфраструктуры применительно к ГП крупнейших городов не позволяет учитывать специфику новых и сложившихся застроенных территорий, половозрастной состав населения на объектно-территориальном уровне и является неэффективным.

В результате исследования определена общая проблематика ныне существующих норм: они оторваны от прямого применения — не имеют связи с ПЗЗ, в которых применяются ВРИ и СП; оторваны от территориально-планировочной структуры, что не позволяет решать вопросы организации объектов в градостроительной среде на практике и как следствие не позволяет решить проблему обеспеченности населения спортивными объектами; оторваны от со-масштабности городов и типов территорий; отсутствует пространственная привязка размещения подобных объектов в рекреационных территориях; не учитывается разделение объектов на специализированные и неспециализированные (общедоступные); в расчет принимаются объекты, которые не могут быть использованы широким кругом населения, т. е. объекты ограниченного пользования; в части нормируемых показателей территориальная доступность не рассматривается как элемент обеспеченности.

Особенности разрастания крупнейших городов и агломерационные процессы, связанные с этим, приводят к необходимости переосмыслить для них сложившуюся практику градостроительного нормирования. В целях совершенствования системы нормирования и осуществления ее привязки к документам градостроительного зонирования и территориального планирования необходима более гибкая территориально-пространственная система градостроительного нормирования, основанная в первую очередь на территориальных принципах размещения объектов спортивной инфраструктуры с учетом классификации объектов по направлениям спорта и установления их соотношения между собой в условиях различных пространственно-планировочных элементов городской среды.

Необходимо в рамках нормирования выделять различные городские пространственные элементы, для которых будут устанавливаться разные нормативные требования, позволяющие в случае невозможности размещения таких объектов непосредственно на территории компенсировать их за счет размещения на районном планировочном уровне или на городском уровне. Для общего расчета в рамках реального обеспечения населения объектами массового спорта необходимо учитывать только публично доступные спортивные объекты, исключая при этом объекты при образовательных, медицинских и других учреждениях, а также частные объекты при отсутствии для них особых региональных или муниципальных программ для населения. Также необходимо значительное расширение ВРИ, которое позволит более эффективно реализовывать комплексные и интегрированные объекты спортивной инфраструктуры в городскую среду. На этапе подготовки ГП и ПЗЗ с учетом современных потребностей и предпочтений населения в массовом спорте необходима разработка территориально-пространственной стратегии развития спортивной инфраструктуры для всех общественно-деловых, рекреационных и в первую очередь селитебных территорий, включая территории со сложившейся застройкой. Представляется необходимым в этой связи разработка городских стандартов градостроительного размещения спортивных объектов с учетом особенностей каждого города. При этом необходимо предусматривать совмещение рекреационных (зеленых) элементов городской среды со спортивными как отдельных градостроительных элементов. В связи с этим необходимо исключать из норм ПЗЗ возможность включения в расчет зеленых насаждений спортивных плоскостных элементов.

При решении проблемы формирования системы спортивной инфраструктуры с учетом ее дисбаланса по отношению к численности и плотности населения в первую очередь на территориях селитебной застройки последних десятилетий при отсутствии внутрирайонных и внутриквартальных территориальных резервов, необходимо отдать предпочтение созданию межрайонных (межквартальных) спортивных парков, совмещающих разные элементы массового спорта и рекреации взаимосвязанных между собой и интегрированных как в планировочную структуру территориальных образований, так и городскую ткань, и не замещающих собой озеленение общего пользования.

## Библиография

1. Harvey D. Social justice and the city. – University of Georgia press, 2010. – Т. 1. 336 р.
2. Éva Bácsné-Bába, Gergely Ráthonyi, Christa Pfau, Anetta Müller, György Norbert Szabados and Mónika Harangi-Rákos. Sustainability-Sport-Physical Activity, Int. J. Environ. Res. Public Health, 2021, Debrecen, Hungary.  
<https://doi.org/10.3390/ijerph18041455>

3. Попов Е. В., Кац И. С., Веретенникова А. Ю. Доступность социальной инфраструктуры городских территорий // Региональная экономика: теория и практика. – 2016. – №. 2 (425). – С. 54-67.
4. Valle. D. C Sport in the City/ Daniel Casas Valle / Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2013 — 215.
5. Отчет о результатах экспертно-аналитического мероприятия «Оценка доступности в 2018–2019 годах и истекшем периоде 2020 года физкультурно-оздоровительных и спортивных услуг» / Счетная палата Российской Федерации, 2020. — URL.: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/6e5/6e511dc47c06c51ed264d685900538a8.pdf> (дата обращения 9.02.2024).
6. Митягин, С. Д. Градостроительство. Эпоха перемен / С. Д. Митягин. — Санкт-Петербург: Зодчий, 2016. — 279 с.
7. Солнцев, И. В. Роль индустрии спорта в развитии современной экономики / И. В. Солнцев // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. — 2012. — № 6. — С. 155-167.
8. Иванова, Ю. О. Состояние спортивной инфраструктуры как индикатор социально-экономического развития российских регионов / Ю. О. Иванов // Феномен рыночного хозяйства: от истоков до наших дней синтез цифровых технологий и инновационных решений: матер. IX Междунар. науч.-практ. конф. по экон.; Сочи, 31 марта — 4 апреля 2021 г. — 2021. — С. 181-188.
9. Адельфинский, А. С. Назло рекордам. Опыт исследования массового спорта / А.С. Адельфинский — Москва: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2018. — 384 с.
10. Танатова, Д. К. Физическая активность и спорт в жизни старшего поколения российских городов / Д. К. Танатова, Т. Н. Юдина, И. В. Королев // Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины. — 2021. — № 29. — С. 107-112.
11. Физкультурно-спортивные сооружения/ под. ред. Л. В. Аристовой. — Москва: Изд-во «СпортАкадемПресс», 1999 — 536 с.
12. Комитет СПб по физической культуре и спорту. Сводные формы статотчета за 2023 год / Администрация Санкт-Петербурга: официальный сайт. — URL.: [https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c\\_physic/statistic/](https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_physic/statistic/) (дата обращения 13.10.2022)
13. Kajosaari, A., & Laatikainen, T. E. (2020). Adults' leisure-time physical activity and the neighborhood built environment: a contextual perspective. *International Journal of Health Geographics*, 19(1), 35 <https://doi.org/10.1186/s12942-020-00227-z>
14. Насонов, А. Исследование: четверть россиян регулярно занимается спортом на улице / А. Насонов. — URL.: <https://www.championat.com/other/news-4698427-issledovanie-chetvert-rossiyan-regulyarno-zanimaetsya-sportom-na-ulice.html> (дата обращения 22.11.2022)
15. Трутнев, Э. К. Градорегулирование: Основы регулирования градостроительной деятельности в условиях становления рынка недвижимости / Э. К. Трутнев — Москва: Фонд «Институт экономики города», 2008. — 296 с.
16. Трутнев, Э. К. Градостроительное нормирование: выстраивание и демонтаж системы / Э. К. Трутнев // Городские исследования и практики. — 2018. — Т. 3, № 4. — С. 81–107. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp34201881-107>
17. Митягин, С. Д. Какие нормативы градостроительного проектирования нужны Санкт-Петербургу / С. Д. Митягин // Вестник «Зодчий. 21 век». — 2013. — №3. — С. 2-4.
18. Колясников, В. А. Уроки развития советского индустриального градостроительства / В. А. Колясников // Архитектура, градостроительство и дизайн. — 2016. — № 8. —



С. 28— 33.

19. Меерович, М. Г. Советская власть против «духов места»: градостроительная теория и практика в СССР (1917–1941 гг.) / М. Г. Меерович // Уваровские чтения — X: Физиогномика города: матер. всерос. науч. конф. с междунар. участием; Муром, 19-21 апреля 2017 г. — 2017. — С. 57-64.
20. Меерович, М. Г. Советский город в дискуссии 1929–1930 гг.: урбанизация или дезурбанизация / М. Г. Меерович // Уральский исторический вестник. — 2016. — №3. — С. 100-111.
21. Вайтенс А. Г. Эволюция правил землепользования и застройки в Петербурге-Ленинграде-Санкт-Петербурге (1830-2000 гг.) //Вестник гражданских инженеров. — 2009. — №. 3. — С. 5-9.
22. Алексеев, К. А. Возникновение и развитие государственного всесоюзного издательства «Физкультура и спорт» в 1930-е гг./ К. А. Алексеев // Вестник Московского университета. Сер.10. Журналистика. — 2023.— №2 — С.91-124.
23. Пшеничников А. Ф., Григорьев В. И. Агломерационные процессы в развитии спортивной инфраструктуры регионов //Ученые записки университета им. ПФ Лесгафта. — 2018. — №. 4 (158). — С. 287-290.
24. Ying Liu, Huan Wang, Cheng Sun and Huifang Wu / Equity Measurement of Public Sports Space in Central Urban Areas Based on Residential Scale Data / International Journal of Environmental Research and Public Health — 2022  
doi.org/10.3390/ijerph19053104
25. Воронин, Л. Н. Основы благоустройства населенных мест: краткий курс Средне-Азиатского строительного института / Л. Н. Воронин — Ташкент: С.А.С.И, 1933. — 613 с.
26. Материалы к составлению плана развития жилищно-коммунального хозяйства г. Ленинграда во втором пятилетии 1933-1937 гг. — Ленинград: [НИИКХ], 1932. — 176 с.
27. Булушев, А. Планировка Москвы на новом этапе / А. Булушев // Архитектура СССР. — 1936. — №8. С. 5-16
28. Muukkonen P. & Lehtonen P. (2021). Paikkatiedolla vaikuttavuutta liikuntapaikkasuunnitteluun. Positio, 2/2021, 13-15

## Результаты процедуры рецензирования статьи

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

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

Предмет исследования, относящегося к фундаментальному, многогранен:

-процессы формирования многоуровневой системы объектов спортивной инфраструктуры массового спорта как отдельного направления стратегического планирования и пространственного развития городов;

-инструменты достижения баланса между актуальными потребностями населения (пространственные, субъектные, временные) и нормативными показателями, и соответственно новые подходы к нормированию спортивной инфраструктуры.

Методология исследования заключается в эволюционном анализе структурно-пространственных закономерностей массового спорта во взаимосвязи с его градостроительным нормированием с 1930-х годов; в определении общей проблематики

существующих норм на основе изучения огромного блока привлеченных данных градостроительной документации двенадцати крупнейших городов России - 75% городов-миллионников (Пермь, Воронеж, Омск, Уфа, Самара, Челябинск, Красноярск, Нижний Новгород, Казань, Екатеринбург, Новосибирск, Санкт-Петербург), расчетов и разработке стратегии совершенствования нормирования.

Актуальность исследования заключается в определении роли и места объектов спортивной инфраструктуры в градостроительном планировании как связанных элементов, формирующих систему, т.к. продолжающий преобладать объектный (точечный) характер размещения инфраструктуры является несколько архаичным, не способным удовлетворить запросы населения в полной мере. Как известно, в настоящий момент в лучшем случае спортивные объекты представляют собой систему обслуживания населения, определяемую исключительно нормируемыми показателями обеспеченности и территориальной доступности. Ставятся фундаментальные вопросы эффективности существующих Н Г П (норм градостроительного проектирования) спортивной инфраструктуры, поиска новых форм и критериев оптимальности размещения ее объектов.

Безусловная новизна результатов исследования как раз и заключается в авторской оценке эффективности местных и региональных НГП городов по пяти разработанным ими критериям: нормируемым видам спортивных объектов, их пространственным уровням, количеству нормируемых показателей, нормируемым значениям показателей обеспеченности и территориальной доступности. В результате авторами сформирована комплексная оценка НГП для указанных выше городов, привлеченных к исследованию. По совокупности оценки НГП впервые составлен общий рейтинг этих городов. Предложен новый "гибкий подход" к формированию многоуровневой системы объектов спортивной инфраструктуры.

Для проведения анализа развития системы массового спорта в стране и его нормирования с советских времен до нашего дня заставил авторов обратиться к комплексу нормативных документов по спортивной инфраструктуре. Выстроенные в хронологическом порядке, они представляют интересную картину в разрезе исследуемой проблематики, что позволило впервые проследить эволюцию градостроительного нормирования спортивной инфраструктуры и сделать обоснованные выводы. Укажем некоторые из них:

- постоянное возрастание роли спорта в образе жизни современного человека;
- утрата на определенных этапах соотнесения нормируемых элементов спортивной инфраструктуры с планировочной структурой города в нормативных документах;
- о закономерностях влияния нормативных и градостроительных документов на формирование системы спортивных объектов, формируемых с учетом планировочной организации города;
- о связанности стратегий, региональных и местных документов градостроительного нормирования, документов территориального планирования и градостроительного зонирования и другие.

Выявлена проблематика заявленной темы: - необеспеченность населения объектами спортивной инфраструктуры уже на стадии требований нормативно-правовой и градостроительной документации; - неравномерное распределение нагрузки на объекты массового спорта в масштабах города и общий дисбаланс в системе объектов спортивной инфраструктуры; - новая система организации и нормирования спортивной инфраструктуры не сформирована.

По результатам исследования сделаны фундаментальные выводы: существует два подхода к нормированию инфраструктуры в целом: территориальный объектный; с 1990-

х годов сохранена тенденция объектного размещения применительно к выделенному ряду спортивных сооружений, что приводит к дефициту спортивной инфраструктуры, особенно на новых территориях селитебной застройки последнего десятилетия; имеется дисбаланс спортивной инфраструктуры на сложившихся застроенных территориях; объектное нормирование спортивной инфраструктуры применительно к ГП крупнейших городов неэффективно; необходимость переосмысления сложившейся практики градостроительного нормирования в направлении более гибкой территориально-пространственной системы градостроительного нормирования; необходимость учитывать только публично доступные спортивные объекты для общего расчета в рамках реального обеспечения населения объектами массового спорта и значительно расширять ВРИ; на этапе подготовки ГП и ПЗЗ необходимость разработки территориально-пространственной стратегии развития спортивной инфраструктуры для всех территорий; необходимость разработка городских стандартов градостроительного размещения спортивных объектов с учетом особенностей каждого города.

Стиль изложения, структура и содержание полностью отвечает предъявляемым требованиям к научной статье: соответствует названию, обладает актуальной проблематикой, отражает исчерпывающее владение нормативно-правовыми вопросами в теории и практике градостроительного регулирования в ретроспективе и на современном этапе, творчески развивает предшествующие тематические исследования, формулируемые выводы глубоко обоснованы. Имеется безусловная новизна результатов, очевидна теоретическая и практическая значимость для редактирования местных и региональных НГП в части нормирования инфраструктуры массового спорта крупнейших городов в направлении большей гибкости территориально-пространственной системы градостроительного нормирования.

Уместны и убедительны графики, наглядно демонстрирующие нормативы обеспеченности плоскостными сооружениями и оценку НГП городов по балльной системе, а также общий рейтинг городов по эффективности НГП. Графики составлены на основе самостоятельных расчетов.

Хотелось бы знать мнение авторов, повлиял ли как-то Закон № 494-ФЗ о КРТ, 2020 (комплексное развитие территории) на нормирование инфраструктуры массового спорта? Замечание касается порой слишком длинных предложений, кое-где неправильной пунктуации; выражения «связанная сеть», но эти мелкие технические замечания не касаются содержания и не влияют на уровень статьи.

Предлагается к публикации, вызовет большой интерес специалистов градостроительного профиля, специалистов по градостроительному праву.

Урбанистика

*Правильная ссылка на статью:*

Ростовская А.А. Факторы формирования поселений Севера // Урбанистика. 2024. № 2. DOI: 10.7256/2310-8673.2024.2.70376 EDN: GPTGDH URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=70376](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=70376)

## Факторы формирования поселений Севера

Ростовская Анна Андреевна

аспирант кафедры градостроительства Московского архитектурного института

107031, Россия, г. Москва, ул. Рождественка, 11/4, корп. 1, строен. 4

✉ [annetrostovskaya@gmail.com](mailto:annetrostovskaya@gmail.com)



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

### DOI:

10.7256/2310-8673.2024.2.70376

### EDN:

GPTGDH

### Дата направления статьи в редакцию:

05-04-2024

### Дата публикации:

14-04-2024

**Аннотация:** Исследуется проблема жизненного цикла городов, расположенных в экстремальных климатических условиях Севера. Впервые поднимается вопрос о необходимости выделения северных поселений в отдельную категорию, говоря о понятии жизненного цикла населенного пункта. Подчеркивается принципиальное отличие территорий, относящихся к зоне экстремальных климатических условий Севера, от более южных регионов. Предмет исследования представлен факторами, влияющими на формирование облика северного города и на продолжительность его жизненного цикла. В процессе исследования выявлены три основных фактора. Среди них: 1. Особенности физико-географических условий местности, 2. Возможные функциональные назначения основных векторов развития города, 3. Состав населения. Также описываются группы параметров, которыми регулируется вариативность и основная суть каждого из предлагаемых факторов. Методы исследования предполагают в первую очередь анализ источников литературы и выявленных в них подходов к определению

понятия жизненного цикла. Далее методом индукции, формулируются факторы, влияющие на продолжительность жизненного цикла и формирующие облик северного города. Результат исследования сводится к представлению подхода по формированию типологического облика северных поселений. Предлагается пофакторный анализ, который представляет собой последовательный анализ основных факторов, определяющих характер поселения (климат, функциональный вектор развития, население), а затем выбор архитектурно-пространственных и планировочных характеристик населенного пункта (таких как: решение вопроса взаимодействия с климатом; взаимное расположение функциональных зон; расчетный срок эксплуатации застройки; принцип освоения территории; взаимодействие с окружением). Подчеркивается зависимость жизненного цикла северного города от перечисленных факторов. Перспектива дальнейших исследований сводится к формированию матрицы возможных типологий северного города в зависимости от экстремальности климатических условий, наличия векторов функционального развития, состава населения, а также его архитектурно-градостроительного облика.

**Ключевые слова:**

архитектурно-пространственный аспект, вахтовое проживание, вектор функционального развития, жизненный цикл города, население Севера, планировочные особенности, поселения Севера, типология поселений, функциональные зоны, экстремальные климатические условия

**Введение.** Среди всех территорий, расположенных в экстремальных климатических условиях Севера, Российский Север является одной из наиболее урбанизированных, так как в его границах располагается множество различных по размеру городов и поселений [\[1\]](#). Тем не менее, несмотря на этот факт плотность населенных пунктов на Севере очень низкая (в соответствии с данными Федеральной службы государственной статистики). Поэтому развитие северных территорий оправдано как с точки зрения стремления к равномерному расселению в современных геополитических условиях, так и с точки зрения постоянного роста численности населения мира [\[2\]](#).

Не теряет своей актуальности вопрос делимитации северных территорий между циркумполярными странами, что подчеркивает важность развития северных городов [\[3\]](#). Активное освоение и развитие малонаселенной территории невозможно без формирования новых населенных пунктов. Однако перед нами встает вопрос о том, какими должны быть эти города, какова будет их роль, кто будет в них жить и каким будет их облик. Функциональное назначение территории и ее население – два параметра, неразрывно связанные друг с другом, тогда как облик архитектурного пространства – следствие того, кто в нем обитает и какую функцию оно должно выполнять. При этом первичными всегда остаются внешние физико-географические, в том числе климатические условия, определяющие приспособленность территории к жизнедеятельности человека.

**Цель исследования,** которому посвящена статья – изучение вопроса жизненного цикла города в экстремальных климатических условиях Севера.

**Задачи,** поставленные для достижения цели:

- рассмотреть понятие жизненного цикла города в целом;

- определить и раскрыть особенности жизненного цикла северного города;
- рассмотреть факторы, влияющие на длительность жизненного цикла северного города.

**Жизненный цикл города в экстремальных климатических условиях Севера.** Вопрос цикличности развития систем активно изучается в экономике и социологии. Одним из первых понятие жизненного цикла относительно городской системы рассматривал Джей Форрестер, выделяя три фактора, определяющие характер развития города: население, жилой фонд и предпринимательскую деятельность [4]. В работах П. А. Ореховского выделяются фазы жизненного цикла города: развитие (интенсивное развитие), рост (замедляющееся развитие), стагнация и упадок [5]. В монографии Р. Р. Мавлютова обобщаются материалы по теме жизненного цикла города, в том числе приводится определение понятия и рассматриваются четыре возможные траектории жизненного цикла города, характерные для населенных пунктов России [6, с. 38], основанные в том числе на материалах предшественников (И. Д. Тургель, Е. Г. Анимца, А. П. Дубнов, Л. В. Коваль) [7, 8, 9]. Особый интерес в рамках градостроительного исследования представляют материалы К. А. Прошуниной и Т. В. Хоменко, где поднимается вопрос малой изученности отдельных компонентов жизненного цикла градостроительной системы [10].

Вопрос жизненного цикла северных городов ранее не рассматривался обособленно. Тем не менее в силу экстремальности климатических условий территории, эти населенные пункты формируются и развиваются иначе, а значит их жизненный цикл должен быть определен иными принципами. Опыт освоения северных территорий циркумполярными странами доказывают их уникальность. Распространенное деление городов на постоянные и вахтовые обусловлено отработанными подходами к освоению северных территорий [11, с. 178]. Однако сегодня на наш взгляд правильнее мыслить в категориях перспектив и предлагать не полярные понятия «временный-постоянный», а обращаться к термину «жизненный цикл» северного города.

У любого населенного пункта есть определенный жизненный цикл, однако у северного поселения его продолжительность сильно ограничена возможными комбинациями таких факторов как: экстремальность физико-географических условий, наличие основных и дополнительных векторов развития, состав населения.

Таким образом, в рамках данного исследования физико-географические условия приняты нами как первоочередная, исходная характеристика территории, так как они ограничивают спектр доступных форм жизнедеятельности и комфортного проживания, что определяет короткий жизненный цикл северного города. Далее рассмотрим вторичные, но не менее важные параметры – население планируемых поселений и их функциональное назначение.

**Физико-географические условия.** В рамках градостроительного исследования параметрами, определяющими экстремальность условий среды, являются: низкие зимние температуры, продолжительность отопительного сезона, скорость ветра, влажность в наиболее холодный период, наличие полярной ночи, наличие многолетней мерзлоты (Рисунок 1). Наличие, а также различные комбинации именно этих факторов влияют на способность человека к адаптации к этим условиям, на продолжительность данной адаптации, а также на возможность организации различных видов хозяйственной, а также рекреационной и культурно-познавательной деятельности. Чем больше из вышеперечисленных факторов представлено на территории, тем более суровой считается

среда. Это означает, что для организации процесса жизнедеятельности потребуется большее количество защитных мероприятий, соответствующих медико-биологическим требованиям.



Рисунок 1. Физико-географические параметры оценки экстремальности условий Северного города

**Население.** В зависимости от способа проживания населения поселения традиционно делятся на два типа: постоянные и вахтовые. Однако человеческие ресурсы Севера России невероятно многогранны [\[12\]](#). При более детальном рассмотрении становится понятно, что сами обитатели Севера являются представителями большого количества различных групп. В исследовании мы предлагаем рассмотреть население в целом как параметр с нескольких точек зрения. Так, можно выявить группы по принципу адаптированности к условиям Севера; по выбранному способу проживания на месте; по культуре, представителями которой является население; по социальному статусу; по способу взаимодействия с поселением (Рисунок 2).



Рисунок 2. Группы населения Севера по различным признакам

Далее в результате анализа населения Севера и отнесению отдельных его представителей со схожими характеристиками к различным группам мы получаем четыре основные страты населения Севера, более подробно описанные ниже и представленные в виде схемы на иллюстрации (Рисунок 3).



Рисунок 3. Страты населения Севера

Поселения временного проживания – вахтовые поселки – в российской, советской, а также зарубежной практике традиционно связаны с добывающей промышленностью. Расположение месторождений полезных ископаемых в труднодоступных и малоосвоенных местах сформировало практику «завоза» рабочей силы на место добычи. Негативное влияние физико-географических условий на человека, привыкшего к более благоприятному климату, определило вахтовый характер работы.

Однако стоит отметить, что среди «вахтовиков» формируются две отличающиеся друг от друга группы [13, с. 109]. Первые – это те, кто живут в средней полосе или южнее, там же живут их семьи, там их дом. Это люди не адаптированы к условиям Севера, основная их мотивация – это высокая оплата труда, потому они готовы временно мириться с неблагоприятными климатическими и иными физико-географическими условиями (как, например, фактор полярного дня или полярной ночи). Представители этой группы по сравнению с другими проведут меньше всего времени на Севере.

Вторая группа – это также люди, работающие вахтовым методом, однако и они сами, и их семья проживают в условиях Севера, что означает, что они уже адаптированы к суровому климату, его воздействие на организм ощущается ими в меньшей степени, а значит в перспективе при наличии мест приложения труда они смогут прожить в какой-либо северной точке дольше и с гораздо меньшим количеством негативных последствий для здоровья.

Постоянное население – это также неоднородная группа людей. Во-первых, среди них есть представители коренных малочисленных народов Севера (КМНС). Эти национальные меньшинства, имеющие свою культуру, традиции, язык, принцип ведения хозяйства. По данным Всероссийской переписи населения 2020 года на территории страны проживает 47 народностей и порядка 315 тыс. представителей КМНС (в соответствии с данными Федеральной службы государственной статистики РФ). Уникальность данного факта заключается в том, что во многих циркумполярных государствах население Арктики представлено малым количеством коренных народов или не представлено ими вовсе, тогда как они несут в себе проявления материальной и нематериальной культуры, чем вносят вклад в разнообразие мировой культуры.

Во-вторых, постоянное население представлено потомками бывших переселенцев, несущими в себе ту же культуру, что и более южные народы, будучи близкими к ним по происхождению. При этом такие люди уже полностью адаптированы к суровым условиям, в силу того, что несколько поколений их предков постоянно проживали на Севере [14].



**Функциональное назначение вектора развития.** Существует множество примеров городов, изначально имевших большой потенциал развития, солидную численность населения и самое важное – градообразующее предприятие, что играло определяющую роль. Ликвидация или упадок предприятия, либо исчезновение вектора развития, определявшего основную функцию города, а затем и активный отток населения в поисках новых мест приложения труда иллюстрирует регрессивное городское развитие и феномен «сжимающихся» городов [\[15, с. 33-40\]](#).

Однако незапланированное «сжатие» – это всегда негативный процесс, так как город, следующий вектору активного и, в особенности, экстенсивного развития, наполняется депрессивными территориями, появляющимися на месте ненужных более промышленных и производственных зон, а также покинутых селитебных территорий [\[6, с. 33\]](#). Зачастую такая судьба уготована производственным предприятиям моногородов страны с планово-ориентированной экономикой. При смене политики государства, а затем и предприятия город становится нежизнеспособным [\[16\]](#). В таком случае он имеет возможность либо выбрать вектор «запланированного сжатия», либо, при появлении нового вектора развития – новый путь развития [\[17\]](#).

Наличие большого количества неблагоприятных физико-географических условий усложняет для человека возможность адаптироваться к ним и обратить себе на пользу. Для населения Севера круг доступных направлений хозяйственной, производственной и научно-познавательной деятельности достаточно узок, а значит для формирования устойчивого типа поселения необходим сильный вектор развития. Без него формирование поселения лишено четких перспектив. Наличие хотя бы одного потенциально крупного места приложения труда, будучи вектором дальнейшего развития, дает шанс на формирование временного поселения, а наличие нескольких таких векторов дает возможность формировать поселение не только вахтового, но и постоянного типа проживания.

Наиболее перспективными векторами развития для города в суровых внешних условиях являются:

- Центр добывающей промышленности;
- Транспортный узел;
- ЗАТО/пограничный пункт;
- Научно-исследовательский центр;
- IT-кластер.

Богатство северных территорий полезными ископаемыми заранее определило их роль центра добывающей промышленности. Потребность в добываемых полезных ископаемых, а также экономическая выгода от реализации сырья делают месторождения наиболее перспективными точками для развития на многие годы вперед. Даже смена парадигмы на более бережное и менее потребительское отношение к территориям Севера не сможет глобально изменить ситуацию. До тех пор, пока человечество нуждается в ископаемых источниках энергии, имеет возможность добывать сырье, а запасы не истощены, роль добывающей промышленности на Севере будет сохраняться. При этом важно отметить, что не всегда богатство региона полезными ископаемыми прямо пропорционально уровню благосостояния населения и низкому показателю безработицы [\[18\]](#).

Места на пересечении транспортных артерий издавна становились крупными опорными пунктами. На сегодняшний день опорными пунктами могут становиться железнодорожные станции, морские и речные порты, автовокзалы, аэропорты. Наличие хотя бы одних таких «ворот» обеспечивает северному городу связь с «материком», тогда как два или более вида транспорта повышают значимость города для рассматриваемой территории. Активное развитие Северного морского пути (СМП), а также формирование связанности системы расселения требует основания новых поселений [\[19\]](#).

Обеспечение территориальной целостности – это важный вопрос политики страны. Сеть населенных пунктов поблизости с государственной границей – это еще одно из возможных функциональных назначений города. Здесь же стоит упомянуть закрытые административно-территориальные образования (ЗАТО). Данные виды поселений стоят особняком, являются преимущественно закрытыми и не предрасположенными к территориальному взаимодействию с другими населенными пунктами или внедрению дополнительных функций в силу специфики их основного функционального назначения. Ликвидация предприятия или исчезновение потребности в функции пограничного объекта при появлении других векторов развития допускает развитие, но предполагает при этом переход в другую категорию поселений. Актуальность поселений именно такого функционального назначения определяется векторами развития страны на высшем уровне (в соответствии с Перечнем поручений по итогам совещания по развитию ЗАТО и населённых пунктов Арктической зоны России, утвержденным Президентом РФ от 18 августа 2023 года).

Еще одно возможное назначение формируемого поселения – исследовательский центр. Суровость условий Севера определяет меньшую изученность территорий с точки зрения естественных наук, нежели более климатически благоприятные территории. Такие актуальные проблемы современности как глобальное потепление (в соответствии с материалами Специального доклада МГЭИК о последствиях глобального потепления на 1,5 °C выше доиндустриальных уровней и о соответствующих траекториях глобальных выбросов парниковых газов в контексте укрепления глобального реагирования на угрозу изменения климата, а также устойчивого развития и усилий по искоренению нищеты, Организация Объединенных Наций (ООН)), а также связанная с ней возможность оттаивания многолетней мерзлоты и вместе с ней давным-давно захороненных патогенных микроорганизмов обретают все большую реальность [\[20\]](#). По самым оптимистичным прогнозам специалистов температура будет расти на 3,1°C ежегодно [\[21\]](#). Человечеству как никогда необходимы исследования и программы реальных действий по предотвращению катастрофических последствий глобального потепления [\[22\]](#). Это означает, что и поселения на базе научно-исследовательских центров становятся более перспективными. В эту же категорию можно отнести исследовательские центры с лингвистической, языковедческой или искусствоведческой направленностью.

Наименее распространенное, но достаточно перспективное направление – IT-кластер. Развитие информационных технологий дает множество возможностей для развития, в том числе и населенных пунктов. Становятся все более популярными дата-центры, иначе называемые центрами обработки данных – крупные серверные помещения и сооружения, являющиеся хранилищами огромных объемов информации. В северных странах активно практикуется формирование дата-центров в условиях Севера [\[23\]](#). Активная теплоотдача энергоемких установок требует мощной и дорогостоящей системы охлаждения. Суровые климатические условия Севера могут быть использованы как естественное охлаждение,

а излишки выделяемого тепла могут быть использованы для обеспечения энергией жилых и производственных кластеров.

Все вышеперечисленные функции по отдельности могут становиться базой для формирования поселения с коротким жизненным циклом. Принципиальные схемы организации пространства поселения построены по принципу взаимодействия «место приложения труда – селитебная территория» (Рисунок 4).

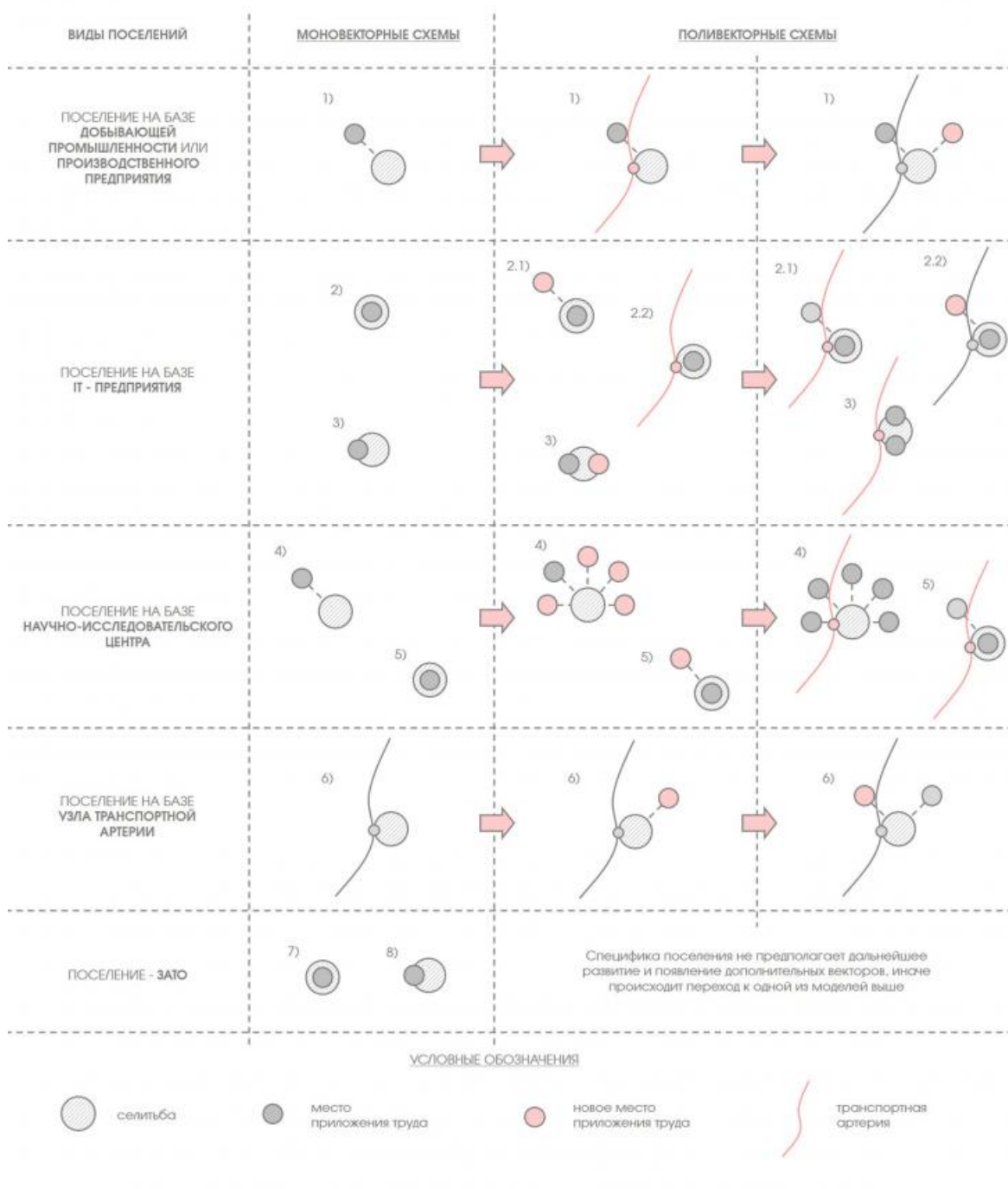


Рисунок 4. Принципиальные схемы формирования Северных поселений

Появление какого-либо дополнительного вектора из вышеперечисленных повлияет на жизненный цикл поселения в сторону удлинения, а также увеличения и усложнения структуры поселения. Кроме описанных векторов развития могут появляться дополнительные:

- Рекреационно-туристический;

- Культурно-познавательный.

Наличие уникальных природных мест определяет потенциал развития туристической или рекреационной функции проектируемого поселения. Все большую популярность в нашей стране набирает внутренний туризм, в то время как при обилии достопримечательностей далеко не все из них доступны для посещения в силу отсутствия транспортной доступности и туристической инфраструктуры [24]. Одновременно с развитием туристического направления перспективно и рекреационное – возможность побыть наедине с природой все больше привлекает население крупных городов. На базе природных объектов могут формироваться отели, спа-комплексы и т. д.

Реализация культурно-познавательной функции возможна на базе взаимодействия с представителями КМНС. Малочисленные народы в основной своей массе придерживаются традиционных способов ведения хозяйства, организации быта и т. д. Однако современные тенденции приносят свои коррективы: КМНС не отказываются от культурного и хозяйственного взаимодействия с европейцами. Многие из них отдают детей в школы, торгуют в городах результатом своей хозяйственной деятельности. Будучи «вне города», представители КМНС постепенно становятся его частью, хоть и в своей своеобразной манере. Взаимодействие с ними представляет интерес как для научного мира (историков искусства, языковедов), так и для временных посетителей, туристов.

Важно отметить, что в условиях экстремальных климатических условий представляется невозможным формирование поселения на базе исключительно рекреационно-туристической или культурно-познавательной функции, они могут формироваться только вместе в вышеперечисленными «сильными» векторами развития, где изначально формируется крупное место приложения труда. Тем не менее дальнейшее развитие на базе образованных поселений рекреационно-туристической или культурно-познавательной функции позволит привлекать туристов и популяризировать северные маршруты как среди населения нашей страны, так и среди иностранных туристов.

**Типологический облик новых поселений Севера.** Как было отмечено выше, жизненный цикл северного города определяется физико-географическими условиями среды, функциональным наполнением города, а также составом населения. Данные три фактора напрямую влияют на облик поселения, его архитектурно-пространственные, планировочные особенности (Рисунок 5), такие как:

- Решение вопроса взаимодействия с климатом;
- Взаимное расположение функциональных зон;
- Расчетный срок эксплуатации застройки;
- Принцип освоения территории;
- Взаимодействие с окружением и др.

Таким образом мы предлагаем подход по формированию типологического облика поселений, который заключается в последовательном анализе и определении особенностей поселения сначала через призму трех указанных факторов (климат, функция, население), а далее через выбор архитектурно-пространственных и планировочных характеристик населенного пункта. Данный подход приводит нас к формированию типологического облика поселения.

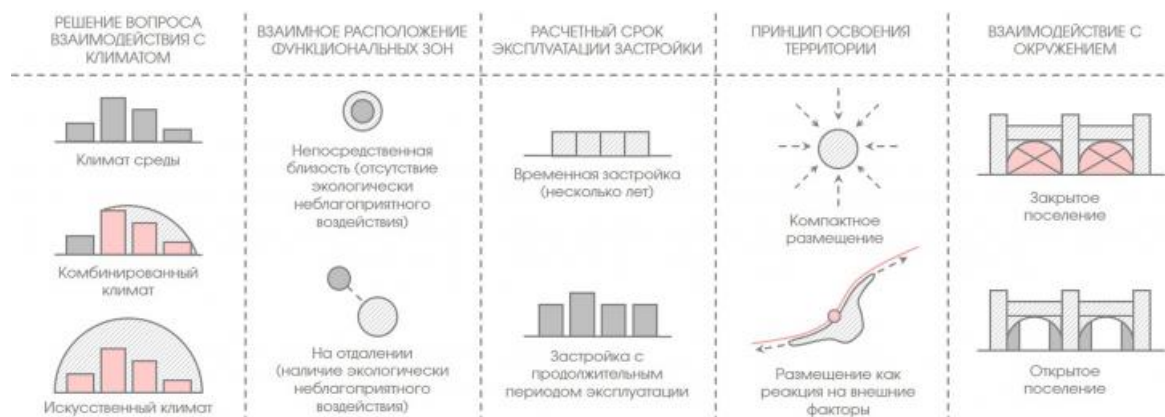


Рисунок 5. Архитектурно-пространственные и планировочные особенности Северных городов

**Заключение. Перспективы дальнейших исследований.** Жизненный цикл – это понятие о симбиозе и взаимодействии нескольких переменных, процесс нестабильный и подверженный изменениям, но доступный для прогнозирования.

В результате проведенного исследования мы приходим к выводу, что жизненный цикл северного города определяется следующими факторами:

- Суровость физико-географических условий местности;
- Наличие вектора (-ов) развития;
- Состав населения.

В зависимости от различных комбинаций значений приведенных факторов формируется облик северного города. При формировании новых поселений необходимо учитывать предшествующий опыт, современные тенденции и, что не менее важно, прогнозировать возможные векторы развития городов, а также корректировать их исходя из складывающейся ситуации для наиболее эффективного их существования.

Описанное исследование предполагается продолжить и использовать для выявления принципов градостроительного развития городов в экстремальных климатических условиях Севера на конкретных примерах.

## Библиография

1. Чайка, Е. А. Российский и зарубежный опыт пространственной организации городов на Крайнем Севере / Е. А. Чайка. -DOI: 10.24412/1998-4839-2023-2-144-153 // AMIT. – 2023. – №2 (63). URL : [https://marhi.ru/AMIT/2023/2kvart23/PDF/09\\_chaika.pdf](https://marhi.ru/AMIT/2023/2kvart23/PDF/09_chaika.pdf).
2. Счетчик населения Земли: интернет-портал. – URL : <https://countrymeters.info/ru/World> (Дата обращения: 29.02.2024).
3. Koshkin, V. A. Delimitation of the Continental Shelf in the Central Arctic Ocean: Is It Possible Nowadays? Arctic Review on Law and Politics, Vol. 13, 2022, pp. 393–406. <http://dx.doi.org/10.23865/arctic.v13.3771>
4. Форрестер, Дж. Динамика развития города / Джей Райт Форрестер ; перевод М. Г. Орловой. – Москва : Прогресс, 1974.
5. Ореховский, П. А. Муниципальный менеджмент [Текст] / П. А. Ореховский. – Москва : Московский общественный науч. фонд, 1999. – 117 с.

6. Мавлютов, Р. Р. Пространственное развитие крупных городов России в период постиндустриального перехода / Р. Р. Мавлютов. – Волгоград : ВолгГАСУ, 2015.
7. Тургель, И. Д. Теоретико-методические аспекты исследования жизненного цикла города / И. Д. Тургель // Вопросы управления. – 2008. – № 3 (4). – С. 94–104.
8. Анимца, Е. Г. Жизненный цикл ЗАТО: фазы адаптации к рыночной динамике / Е. Г. Анимца, А. П. Дубнов, Л. В. Коваль // Материалы четвертой международной конференции : циклы. Ставрополь : СевКавГТУ, 2002.
9. Анимца, Е. Г. Цикличность социально-экономических процессов / Е. Г. Анимца, Е. М. Кочкина, А. Т. Тертышный // Материалы Второй международной конференции : циклы. Ставрополь : СевКавГТУ, 2000.
10. Прошунина, К. А. Жизненный цикл градостроительной системы / К. А. Прошунина, Т. В. Хоменко. – DOI 10.52684/2312-3702-2022-40-2-88-93 // Инженерно-строительный вестник Прикаспия. – 2022. – №2 (40). URL: [https://xn--80aai1dk.xn--p1ai/journal/wp-content/uploads/2022/08/isvp\\_-2\\_40\\_2022\\_88-93.pdf](https://xn--80aai1dk.xn--p1ai/journal/wp-content/uploads/2022/08/isvp_-2_40_2022_88-93.pdf) (Дата обращения: 21.03.2024).
11. Чайка, Е. А. Принципиальные подходы к пространственной организации северных и арктических территорий / Е. А. Чайка // Architecture and Modern Information Technologies. – 2022. – № 1 (58). – С. 174-187. URL: [https://marhi.ru/AMIT/2022/1kvart22/PDF/11\\_chajka.pdf](https://marhi.ru/AMIT/2022/1kvart22/PDF/11_chajka.pdf) DOI: 10.24412/1998-4839-2022-1-174-187.
12. Фаузер, В.В. Демографические проблемы развития Российского Севера / В.В. Фаузер // Управление эффективностью и безопасностью деятельности хозяйствующих субъектов и публичных образований: материалы Международной научно-практической конференции, 25 января 2022 г. / ФГБОУ ВО Ижевская ГСХА, Экономический факультет; [под научной редакцией Д.В. Кондратьева, К.В. Павлова, А.К. Осипова]. – Ижевск: Шелест, 2022. – 597 с.
13. Фаузер, В. В., Теоретические и концептуальные подходы к развитию Севера России / В. В. Фаузер // Корпоративное управление и инновационное развитие экономики Севера: Вестник Научно-исследовательского центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. – 2008. – №4. – С. 90-121.
14. Фаузер, В. В. Население Мировой Арктики: российский и зарубежный подходы к изучению демографических проблем и заселению территорий / В. В. Фаузер, Т. С. Лыткина, А. В. Смирнов // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2020. – Т. 13. № 3. – С. 158–174. DOI: 10.15838/esc.2020.3.69.11
15. Котлер, Ф. Маркетинг мест / Ф. Котлер, К. Асплунд, И. Рейн, Д. Хайдер, пер. с англ. М. Аккая, при уч. В. Мишучкова // Санкт-Петербург : Стокгольмская школа экономики в Санкт-Петербурге, 2005.
16. Shiklomanov, N. Dealing with the bust in Vorkuta, Russia / N. Shiklomanov, D. Streletskiy, L. Suter, R. Orttung, N. Zamyatina // Land Use Policy. – 2020. – Volume 93, April. – URL : <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2019.03.021>
17. Gunko, M. Rethinking urban form in a shrinking Arctic city / M. Gunko, E. Batunova, A. Medvedev // Espace populations sociétés [En ligne], 2020/3-2021/1 | 2021, mis en ligne le 21 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/eps/10630>; DOI : <https://doi.org/10.4000/eps.10630>.
18. Гагиев, Н.Н. Прогнозирование социально-экономического развития арктических регионов / Н.Н. Гагиев, А.А. Шестакова // Вестник Алтайской академии экономики и

- права. 2021. № 7. С. 4–9.
19. Чайка, Е. А. Формирование опорных пунктов Северного широтного транспортного коридора / Е. А. Чайка. – DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15215 // Architecture and Modern Information Technologies. – 2020. – №3(52). – С. 265–276. – URL: [https://marhi.ru/AMIT/2020/3kvart20/PDF/15\\_chaika.pdf](https://marhi.ru/AMIT/2020/3kvart20/PDF/15_chaika.pdf)
  20. Linking climate and infectious disease trends in the Northern/Arctic Region / Yan Ma, Georgia Destouni, Zahra Kalantari, Anna Omazic, Birgitta Evengård, Camilla Berggren & Tomas Thierfelder. – URL : <https://www.nature.com/articles/s41598-021-00167-z> / (date of application 08.04.2022). – Text : electronic.
  21. Тетельмин, В. В. Формула максимального глобального потепления / В. В. Тетельмин. – DOI: 10.22363/2313-2310-2022-30-1-45-57 // Вестник РУДН. Серия: Экология и безопасность жизнедеятельности. – 2022. – Т. 30. – №1. – С. 45–57. – URL : <http://doi.org/10.22363/2313-2310-2022-30-1-45-57>.
  22. Bartsch, A. Expanding infrastructure and growing anthropogenic impacts along Arctic coasts / A. Bartsch, G. Pointner, I. Nitze, A. Efimova, D. Jakober, S. Ley, E. Högström, G. Grosse, P. Schweitzer. – DOI 10.1088/1748-9326/ac3176. // Environmental research letters. 2021. Volume 16, Number 11. URL : <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ac3176/pdf>.
  23. Bradbury, D. Super cool: Arctic data centres aren't just for Facebook // The register. URL : [https://www.theregister.com/2016/05/12/power\\_in\\_a\\_cold\\_climate/](https://www.theregister.com/2016/05/12/power_in_a_cold_climate/) (дата обращения: 05.04.2024).
  24. Тимошенко, Д. С. Брендинг арктических туристских дестинаций в России / Д. С. Тимошенко // Арктика и Север. – 2021. – № 42. – С. 257-270

## Результаты процедуры рецензирования статьи

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

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

Предметом исследования в представленной статье являются факторы формирования поселений Севера.

В качестве методологии предметной области исследования в данной статье были использованы дескриптивный метод, метод категоризации, метод анализа.

Актуальность статьи не вызывает сомнения, так как среди всех территорий, расположенных в экстремальных климатических условиях Севера, Российский Север является одной из наиболее урбанизированных, так как в его границах располагается множество различных по размеру городов и поселений. Тем не менее, несмотря на этот факт плотность населенных пунктов на Севере очень низкая (в соответствии с данными Федеральной службы государственной статистики). Поэтому развитие северных территорий оправдано как с точки зрения стремления к равномерному расселению в современных геополитических условиях, так и с точки зрения постоянного роста численности населения мира. Не теряет своей актуальности вопрос делимитации северных территорий между циркумполярными странами, что подчеркивает важность развития северных городов. Активное освоение и развитие малонаселенной территории невозможно без формирования новых населенных пунктов. Однако перед нами встает вопрос о том, какими должны быть эти города, какова будет их роль, кто будет в них жить и каким будет их облик. Функциональное назначение территории и ее население – два параметра, неразрывно связанные друг с другом, тогда как облик архитектурного пространства – следствие того, кто в нем обитает и какую функцию оно должно



выполнять. При этом первичными всегда остаются внешние физико-географические, в том числе климатические условия, определяющие приспособленность территории к жизнедеятельности человека.

Научная новизна исследования заключается в подробном изучении и описании вопроса жизненного цикла города в экстремальных климатических условиях Севера.

Статья написана языком научного стиля с грамотным использованием в тексте исследования изложения различных позиций ученых к изучаемой проблеме и применением научной терминологии и дефиниций, характеризующих предмет исследования.

Структура выдержана с учетом основных требований, предъявляемых к написанию научных статей, в структуре данного исследования можно выделить такие элементы как введение, основную часть, заключение и библиографию.

Содержание статьи отражает ее структуру. В частности, особую ценность представляет изучение того, что вопрос жизненного цикла северных городов ранее не рассматривался обособленно. Тем не менее в силу экстремальности климатических условий территории, эти населенные пункты формируются и развиваются иначе, а значит их жизненный цикл должен быть определен иными принципами. Опыт освоения северных территорий циркумполярными странами доказывают их уникальность. Распространенное деление городов на постоянные и вахтовые обусловлено отработанными подходами к освоению северных территорий. По авторскому мнению, правильнее мыслить в категориях перспектив и предлагать не полярные понятия «временный-постоянный», а обращаться к термину «жизненный цикл» северного города. У любого населенного пункта есть определенный жизненный цикл, однако у северного поселения его продолжительность сильно ограничена возможными комбинациями таких факторов как: экстремальность физико-географических условий, наличие основных и дополнительных векторов развития, состав населения. В рамках данного исследования физико-географические условия приняты как первоочередная, исходная характеристика территории, так как они ограничивают спектр доступных форм жизнедеятельности и комфортного проживания, что определяет короткий жизненный цикл северного города. Также рассмотрены вторичные, но не менее важные параметры – население планируемых поселений и их функциональное назначение.

Библиография содержит 24 источника, включающих в себя отечественные и зарубежные периодически и непериодические издания.

В статье приводится описание различных позиций и точек зрения ученых, характеризующих факторы формирования поселений Севера, а также жизненный цикл города в экстремальных климатических условиях. В статье содержится апелляция к различным научным трудам и источникам, посвященных этой тематике, которая входит в круг научных интересов исследователей, занимающихся указанной проблематикой.

В представленном исследовании содержатся выводы, касающиеся предметной области исследования. В частности, в исследовании определяется, что жизненный цикл – это понятие о симбиозе и взаимодействии нескольких переменных, процесс нестабильный и подверженный изменениям, но доступный для прогнозирования. Жизненный цикл северного города определяется следующими факторами: суровость физико-географических условий местности; наличие вектора (-ов) развития; состав населения. В зависимости от различных комбинаций значений приведенных факторов формируется облик северного города. При формировании новых поселений необходимо учитывать предшествующий опыт, современные тенденции и, что не менее важно, прогнозировать возможные векторы развития городов, а также корректировать их исходя из складывающейся ситуации для наиболее эффективного их существования. Описанное исследование предполагается продолжить и использовать для выявления принципов



градостроительного развития городов в экстремальных климатических условиях Севера на конкретных примерах.

Материалы данного исследования рассчитаны на широкий круг читательской аудитории, они могут быть интересны и использованы учеными в научных целях, педагогическими работниками в образовательном процессе, руководством и администрацией поселений Севера, работниками министерств, ведомств и организаций к ведению которых относятся дела территорий Севера, специалистами по работе с населением северных территорий, аналитиками и экспертами.

В качестве недостатков данного исследования следует отметить, то, что структурные элементы исследования, такие как методология, обзор литературы, результаты и обсуждение, несомненно присутствуют в тексте статьи, но отдельными заголовками они не обозначены. При оформлении рисунков необходимо обратить внимание на требования действующего ГОСТа. Указанные недостатки не снижают высокую научную значимость самого исследования, а скорее относятся к оформлению текста статьи. Статью рекомендуется опубликовать.

Урбанистика

*Правильная ссылка на статью:*

Соколова А.А. Приемы проектирования инклюзивных зданий на примере разных объектов и методы их применения в архитектуре театров // Урбанистика. 2024. № 2. DOI: 10.7256/2310-8673.2024.2.70363 EDN: YERHWV URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=70363](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=70363)

## Приемы проектирования инклюзивных зданий на примере разных объектов и методы их применения в архитектуре театров

Соколова Алина Анатольевна

ORCID: 0009-0005-6989-2160

аспирант, кафедра "Архитектура общественных зданий", Московский Архитектурный Институт  
(государственная академия)

107031, Россия, г. Москва, ул. Рождественка, 11/4, корпус 1, стр. 4

✉ [a.sokolova@markhi.ru](mailto:a.sokolova@markhi.ru)



---

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

### DOI:

10.7256/2310-8673.2024.2.70363

### EDN:

YERHWV

### Дата направления статьи в редакцию:

04-04-2024

### Дата публикации:

17-04-2024

**Аннотация:** В статье автор рассматривает такие аспекты темы как: использование концепции исцеляющей архитектуры для организации инклюзивных пространств в культурно-зрелищных учреждениях, а также, методы, используемые в процессе проектирования инклюзивных театров, рассчитанных на людей с физическими или психологическими особенностями; основные приемы, используемые для создания комфортной среды и методы их применения в таких проектах. Основным объектом данного исследования являются инклюзивные театральные пространства. В качестве основной цели исследования рассматривается изучение возможности организации инклюзивных театров, при помощи методов концепции «Healing Architecture», использующихся при организации медицинских и реабилитационных учреждений. Также

рассматривается возможность использования архитектурных приемов существующих архитектурных объектов, рассчитанных на работу с разными группами посетителей с ОВЗ. В ходе работы использованы метод анализа исследований на поставленную тему и существующих проектов, а также теоретический анализ, выявление и рассмотрения основных приемов проектирования инклюзивных пространств и возможности их использования в процессе проектирования инклюзивных театров. Новизна данного исследования заключается в рассмотрении концепции исцеляющей архитектуры, со стороны использования ее приемов в проектировании культурно-зрелищных учреждений, таких, как инклюзивные театры. В результате, проведенного анализа исследований были рассмотрены основные методы организации пространства, используемые для создания «здоровой» среды в медицинских и лечебных зданиях, а также их польза при организации инклюзивных театральных учреждений, рассчитанных на разнотиповых посетителей; были выбраны и изучены проекты, рассчитанные на людей с физическими и психологическими особенностями по здоровью, и основные приемы организации пространства в выбранных для анализа зданиях. Рассмотрена возможность применения данных решений для дальнейшей работы над проектами инклюзивных театров. Результатом исследования стал ряд предложений по организации пространства театра, учитывающего концепции инклюзивной и реабилитационной архитектуры, для групп людей с повышенными потребностями.

**Ключевые слова:**

инклюзивный театр, архитектура, реабилитация, культурно-зрелищные учреждения, исцеляющая архитектура, инклюзивные пространства, методы организации, театральное пространство, зрительные зоны, сцена

**Введение.**

Интеграция маломобильных людей в общественную и культурно-социальную жизнь, по состоянию на сегодняшний день, все еще является одной из приоритетных задач, в которой театр и театральные практики могут сыграть одну из основных ролей, а окружающая людей среда и архитектура непосредственно влиять на их состояние. Активная переориентация разнонаправленных зданий, в т.ч. и театральных учреждений, на благополучие и инклюзивность, в последние годы, позволяет увеличить количество положительного опыта, не только для зрителей, но и для работников театра, а также открыть доступ к участию в культурных мероприятиях для большего количества пользователей. Концепция социального театра, транслирующего принципы инклюзивности и ориентированности на работу с группами с повышенными потребностями, может оказывать влияние на различные аспекты жизни общества, и помогает им получать новую информацию о проблемах и историях других людей.

Роль таких практик уже не одно десятилетие активно изучается и обсуждается западными философами, социологами и политологами, работающими над исследованиями в области инвалидности <sup>[4]</sup>, а различные театры и театральные труппы, имеющие в своем составе или полностью состоящие из людей с разными типами ОВЗ, активно работают по всему миру: такие проекты, как театр «Недослов», театральная лаборатория «#ЗаЖивое», театр-студия «Круг II», работающие на территории РФ, или Graeae Theatre в Великобритании, австрийская труппа Back to Back Theatre, Different Light Theatre Company в Новой Зеландии, швейцарская команда Theatre HORA <sup>[8]</sup>, и др.

Однако, как показывает практика, многие компании не располагают своими собственными пространствами для работы, которые бы учитывали потребности их участников, и, как правило, проводят свои занятия и перформансы либо в арендованных помещениях, не предназначенных под театральные мероприятия, либо арендуют пространства в существующих театрах. Зачастую, это приводит к тому, что актерам и другим работникам приходится подстраиваться под ограничения, которые может создавать для них архитектура, что значительно ухудшает комфорт и создает дополнительный уровень стресса и пространственные и психологические барьеры, которые приходится преодолевать.

Изучение особенностей разных групп людей, весьма наглядно показывает, что должны разрабатываться такие архитектурные приемы и методы, которые можно учитывать при проектировании инклюзивных пространств разной направленности. Для грамотного решения поставленных задач, необходимо внимательно наблюдать и анализировать физическое и психологическое поведение человека в той или иной среде. Такие важные параметры, как удобство пребывания и перемещения по зданию, сенсорный комфорт и правильная «здоровая» атмосфера в архитектуре, может способствовать снижению уровня тревоги и стресса, повышению положительных ощущений, приобретению нового опыта, а также значительно снизить уровень сегрегации определенных групп людей и сделать пространство более притягательным для посещения разнотрупповой аудитории.

Подобные концепции, такие как «Healing Architecture» весьма хорошо показали себя в архитектуре медицинских учреждений [\[14\]](#), однако, это совершенно не значит, что они не могут быть применимы для зданий другой направленности, таким как различные культурно-социальные и культурно-зрелищные учреждения. Учитывая применение разных практик, использующих театральную деятельность, как одну из форм арт-терапевтических методов работы с людьми разных групп, в т.ч. и с повышенными потребностями, с ментальными или физическими особенностями, пространства, учитывающее различные особенности посещающих их людей, становятся все более востребованными в современном мире. Все эти моменты требуют дополнительного изучения и разбора, а работа над инклюзивными театральными пространствами должна включать в себя комплексный подход, учитывающий изучения и анализ особенностей разных групп посетителей, а также учет таких концепций, как «исцеляющая архитектура» (Healing Architecture), которые могут позитивно повлиять на современный театр.

#### **Исцеляющая архитектура и ее связь с инклюзивными культурно-зрелищными учреждениями.**

Исцеляющая архитектурная среда является одной из важных составляющих для человека в городе. Организация такого пространства, которое бы оказывало восстанавливающее и положительное влияние на человека, крайне важно, особенно, на сегодняшний день. Такая концепция, как «Healing Architecture», изначально использовалась для организации различных зданий здравоохранения (госпитали, реабилитационные центры и т.п.), однако, в последние годы, используемые там методы и приемы, активно включаются в разработке и создании проектов зданий других направленностей, в т.ч. и культурно-зрелищных. Различные исследования, проводимые в данной области, наглядно доказывают, что разные факторы, контролируемые архитекторами в процессе проектирования, имеют весьма сильное влияние на качество жизни людей, которые будут в этой среде находиться, их общую удовлетворенность, эмоции и работоспособность, а физическая среда архитектурных объектов является весьма важным фактором, который может влиять на их безопасность, уровень стресса и

общее благополучие [\[9\]](#).

В своем исследовании с одноименным названием «Исцеляющая архитектура» («Healing Architecture») [\[10\]](#), посвященному рассмотрению основных методов реализации данных приемов в проектах, Менаталла Газали, Дима Бадохон, Наэла Альямани и Сара Альнумани рассматривают как отдельные элементы здания, так и архитектуру в городском масштабе, а также стратегии биофильного дизайна, включающего «зеленые» природные элементы в структуру создаваемой среды. Рассматривая отдельные приемы, которые можно применить и в проектировании театров, можно выделить:

*Взаимодействие между светом и цветом.* Исследования доказывают важность естественного освещения в здании. Увеличенное количество окон, витражное остекление и прочие источники естественной инсоляции (световые фонари, стеклянные крыши, световые атриумы и пр.), положительно влияют на состояние человека. Места, которые не могут получить достаточный уровень естественной инсоляции, освещаются искусственным светом, что также позволяет пользователям оставаться активными и бодрыми, а использование цвета и его взаимодействия со светом, может напрямую влиять на настроение и общее состояние посетителей. В случае с культурно-зрелищными учреждениями, свет и цвет может использоваться в разных ситуациях. Это может быть одним из способов организации навигации для людей, где маршруты перемещения и помещения отделяются друг от друга световым или цветовым контрастом (подобный метод особенно практичен для людей с проблемами со слухом, где человек может ориентироваться в пространстве по контрастным надписям, или зрением, когда человек может видеть только размытые световые и цветовые пятна). Определенные контрастные цвета и интенсивность света могут оказывать положительный и расслабляющий эффект на людей с ментальными проблемами (для примера, при организации помещений для работы с детьми с расстройствами аутистического спектра, используются определенные цвета, а для людей с Альцгеймером контрастное разделение пола, стен, дверей, лестниц и пр., становится крайне важным для ориентации в пространстве). Также, естественный свет может использоваться на сцене, в качестве основного или дополнительного источника освещения, что может быть весьма удобно для небольших камерных залов.

*Циркуляция (перемещение и взаимодействие внутри здания) и организация пространства:*

1. Общие зоны и перемещение. Маршруты должны быть простыми и понятными, особенно в больших зданиях. Следует избегать запутанных путей, т.к. это может привести к потере времени, стрессу и дискомфорту в перемещении по зданию. В местах пересечения путей могут быть организованы общие зоны отдыха, что сделает пребывание посетителей комфортнее, и усилит исцеляющий эффект архитектуры.

2. Четкие пути – иерархия путей. Пути должны четко разделяться на общественные, полупубличные и частные и почти не пересекаться. Грамотно спроектированные маршруты должны быть эффективны и использоваться для конкретных целей, что позволит сократить время, затрачиваемое на переход от одной точки до другой, а также поможет обеспечить комфортное пребывание посетителей, рабочего персонала и особых пользователей здания, и избежать мест с излишней толпой.

3. Переход между внешним и внутренним. Связь с уличным пространством (природы и зелени), является одним из важных факторов исцеляющей среды. Организация перехода между ними становится важной задачей, и может обеспечить дополнительный комфорт. Полузакрытые переходы с затенением могут снизить уровень негативных

ощущений при резкой смене интенсивности и спектра света, а также разницы климата.

4. Зонирование и расположение помещений. Исходя из своих функций, помещения группируются и располагаются в определенных местах. Схожие функции лучше располагать близко друг к другу, с идентичными архитектурными приемами, что облегчает общую ориентацию.

Подобные решения в организации пространства, также важны и для инклюзивных театров, включающих в свой состав не только посетителей с тем или иным типом инвалидности, но и работающих с маломобильными работниками (актеры, режиссеры, костюмеры, художники декораций и др.). Простота перемещения по зданию, использование различных конструктивных элементов, таких как пандусы, специальные лифты, помещения с особым назначением (хранение уличных инвалидных колясок, комнаты сенсорного отдыха и пр.), разделение разных потоков людей (некоторым посетителям или участникам театральных трупп нужны более камерные места для работы и, как следствие, отделенные от общих потоков посетителей пути), а также создание маршрутов по принципу «коротких расстояний» (упрощающих передвижение для людей с проблемами опорно-двигательного аппарата, и которые не могут долго находиться в вертикальном положении), создает комфортную среду для разных групп людей.

*Строительные системы и формы.* Учет естественной инсоляции, манипулирование ей при помощи различных поверхностей, исключение лишних бликов и пр., а также контроль вентиляции и притока тепла (системы климатконтроля и т.п., или использование естественной вентиляции), создают благоприятную внутреннюю среду. Работа с формами и частями здания может обеспечивать большую функциональность внутренней среды. Чаще используются приемы организации пассивных систем, использующих естественные природные процессы в целях улучшения состояния посетителей. Подобные решения в инклюзивных театрах становятся важны, для примера, для трупп, включающих в себя людей старших возрастных групп или людей с травмами спинного мозга, поскольку им может быть трудно контролировать температуру своего тела, особенно во время активных репетиций, а люди с расстройствами аутистического спектра могут негативно переносить резкую смену климата.

*Ограждающие конструкции здания.* Оболочка здания должна учитывать связь с внешней средой при помощи различных элементов, таких как различные световые проемы (окна, световые фонари и пр.), их ориентацию и расположение, глубину помещения, для обеспечения притока света, а в местах с избытком солнечного света, следует организовывать такие фасадные элементы, которые бы предотвращали их попадание в помещения (фасадные жалюзи, специальные выступы, полки и т.п.). Конструкция кровли должна учитывать потребности и функционал здания. Материалы должны быть нетоксичными, оказывающими положительное воздействие на человека своими свойствами (теплопроводность, прозрачность/непрозрачность, шумоподавление, фактура и цвет).

Отдельно можно выделить эффект исцеляющей архитектуры в масштабе города. Общий вид здания, его связь с городской средой, а также открытые площадки, предоставляемые им, оказывают положительное влияние на городскую среду. В своей статье «Исцеляющая архитектура» [\[12\]](#) Б. Лоусон рассматривает Сиднейский оперный театр, как прекрасный пример общей целостности здания и его интеграции в городской ландшафт. Белоснежные паруса прекрасно вписываются в окружающую их гавань, создавая привлекательное место притяжения для публики. Однако, внутреннее наполнение здания, совершенно не соответствовало концепции исцеления архитектурой.

Во многих помещениях была ужасная акустика, некоторые функциональные особенности значительно усложняли работу для сотрудников оперы, а проблемы с доступностью дискриминировали маломобильных посетителей. Все эти нюансы пришлось нивелировать уже после завершения строительства, в процессе эксплуатации здания, а также во время реконструкции 2015-2022гг.

Подобные проблемы, в частности, касательно включения инклюзивных практик и возможности доступа к ним людей с повышенными потребностями, свойственны и для других театров, особенно, исторических. В попытках балансировать между сохранением исторического облика здания и его соответствия современным требованиям, не всегда удается добиться результата, который бы удовлетворял потребности всех групп посетителей. Приходится идти на разные компромиссы и использовать дополнительные решения, не нарушающие общую структуру здания. В случае работы над созданием новых проектов, учитывающих концепции инклюзивности и исцеляющей архитектуры, и ориентированных не только на предоставление развлекательных услуг для публики, но и театра, как места реабилитации и арт-терапии, архитекторы должны использовать более целостный и комплексный подход, учитывающий особенности разных групп. Это также поможет привлечь дополнительный поток посетителей, и предоставить большее количество рабочих мест для сотрудников с повышенными потребностями. Во время работы над такими пространствами следует также знать особенности и потребности конечных групп пользователей, а для поиска приемов, которые можно внедрить при проектировании инклюзивных культурно-зрелищных учреждений, следует изучить опыт специалистов и рассмотреть пространства, рассчитанные на разные группы людей с ОВЗ.

#### **Методы и приемы организации инклюзивных пространств для разных групп людей в зданиях разной направленности.**

Приемы, применяемые при строительстве медицинских учреждений, следующих концепции «Healing Architecture», достаточно успешно применяются в инклюзивной архитектуре, учитывающей потребности маломобильных людей. Некоторые особенности и приемы модернизируются в процессе исследований и общения с группой конечных пользователей, что является весьма правильным подходом в работе с такими строениями. Однако, почти полное отсутствие существующих инклюзивных театров, которые бы учитывали потребности разных групп посетителей, в т.ч. и людей с различными физическими или ментальными проблемами, вынуждает исследователей в данной области изучать здания совершенно другой направленности, зачастую, никак не связанных с архитектурой театральных пространств. Выявление используемых архитекторами приемов, основанных на портрете конечного пользователя, поможет более грамотной организации пространства, в т.ч. и в культурно-зрелищных учреждениях. Для анализа были выбраны несколько объектов, рассчитанных на людей с определенными группами инвалидности: школа для детей с проблемами по слуху и умственному развитию, культурный центр для людей со зрительными проблемами, спортивный центр для инвалидов и дневной центр для людей с ментальными проблемами.

*Deyang School for Deaf & Intellectually Disabled Children (школа для глухих и умственно отсталых детей в Китае, Деян).* Архитекторы: China Southwest Architectural Design and Research Institute Corp. Ltd.

Благотворительное образовательное учреждение, располагающееся в Китае, в городском округе провинции Сычуань, Дэян - Deyang School for Deaf & Intellectually Disabled Children (школа для глухих и умственно отсталых), организует учебные

программы для детей с проблемами умственного развития и с нарушениями слуха и речи. Учебное заведение представляет из себя целый комплекс пяти зданий, и включает в свой состав жилые, учебные и спортивные зоны, библиотеку, а также кабинеты реабилитационной терапии. Сам облик проекта представляет собой небольшую «детскую деревню», состоящую из белых домиков со скатными крышами (рис. 1). Такая идея пришла архитекторам благодаря простым рисункам детей, и была перенесена в проект, отражая представления учащихся о домах, а также выражая теплоту и заботу о них.



Рис. 1. Deyang School for Deaf & Intellectually Disabled Children, вид со двора. Фото: Liu Yi. URL: <https://www.archdaily.com/433968/deyang-deaf-and-intelectual-disability-children-education-school-china-southwest-architectural-design-and-research-institute-corp-ltd> (дата обращения: 26.02.2024).



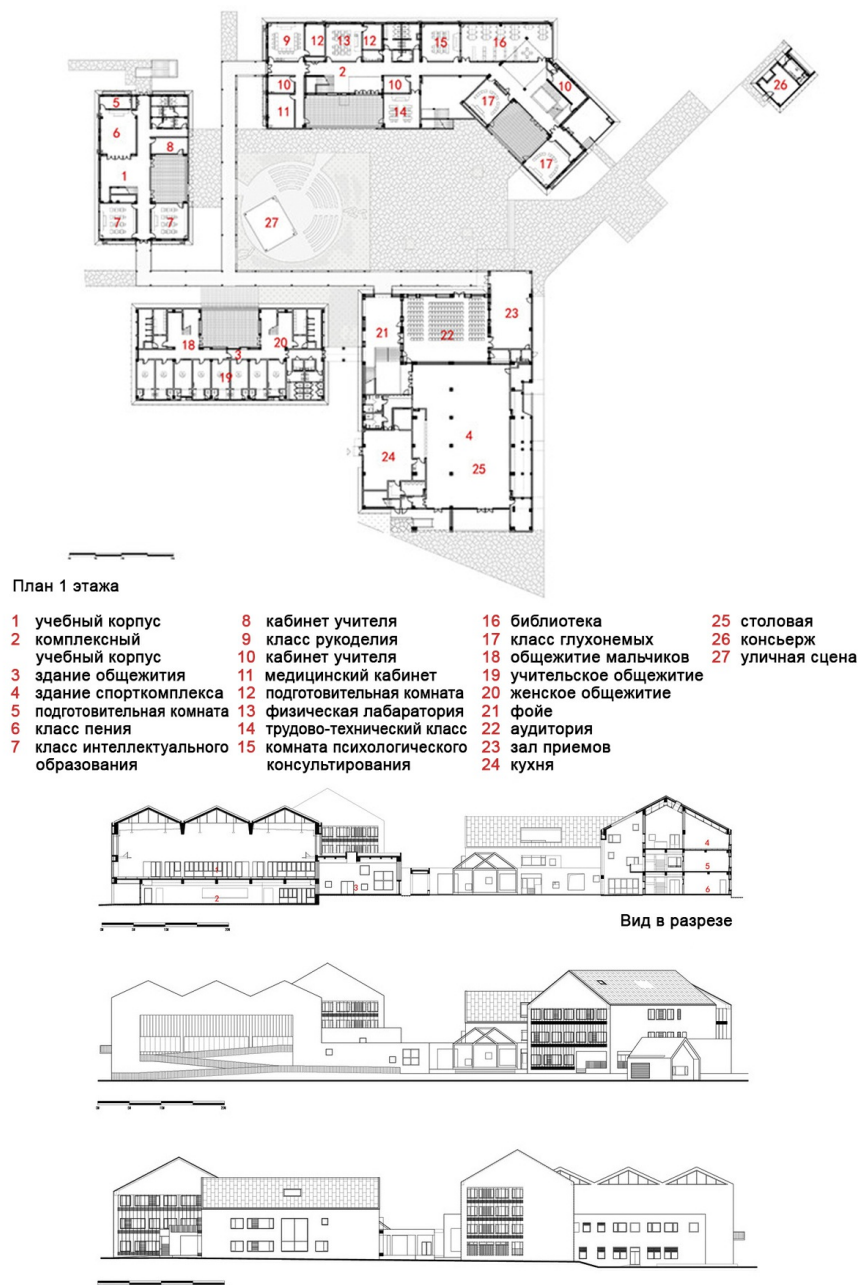


Рис. 2. Deyang School for Deaf & Intellectually Disabled Children, план 1 этажа, разрез и фасады. URL: <https://www.archdaily.com/433968/deyang-deaf-and-intellectual-disability-children-education-school-china-southwest-architectural-design-and-research-institute-corp-ltd> (дата обращения: 26.02.2024).

Разноразмерные здания располагаются по всей площади выделенного участка, и окружают внутренний двор с небольшим уличным амфитеатром для проведения мероприятий на открытом воздухе. Между корпусами проходят закрытые коридоры, для безопасного перемещения из одного здания в другое [13], организующие интересные маршруты для движения, которые также служат связью между закрытыми и открытыми пространствами и создают дополнительные зоны для исследования (рис. 2). Каждый корпус располагает своим собственным атриумом: вырезанным из общей площади здания, уличным пространством, создающим камерные зоны для отдыха. Ориентация помещений внутри здания следует общей взаимосвязи «комната (класс) – атриум – двор», что позволяет создать многоуровневое взаимодействие между общественными и частными пространствами. Подобная структура позволяет учитывать общую специфику

здания и особенности учеников.

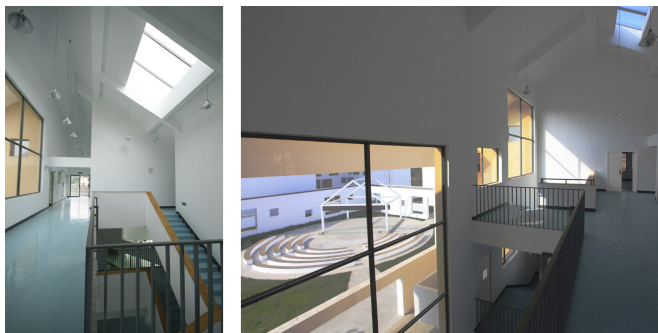


Рис. 3. Deyang School for Deaf & Intellectually Disabled Children, интерьеры. Фото: Liu Yi.  
URL: <https://www.archdaily.com/433968/deyang-deaf-and-intellectual-disability-children-education-school-china-southwest-architectural-design-and-research-institute-corp-ltd> (дата обращения: 26.02.2024).

Высокие и наклонные потолки предотвращают образование эха, которое может мешать учащимся со слуховыми проблемами. В качестве материала пола выбран мягкий винил, который, в данном случае, более безопасен для детей при падениях [11]. Для внутренних пространств были выбраны наиболее комфортные для зрительного восприятия цвета: белый для стен и потолка, и голубой для пола, которые, благодаря контрасту, позволяют визуально отделить плоскости друг от друга, что способствует более удобному пониманию пространства. Все корпусы пронизывает система разноразмерных больших окон, которая не только обеспечивает хорошую инсоляцию и вентиляцию помещений, но и связывает их с улицей, создавая интересные места для изучения. Потолочное освещение создает дополнительный источник дневного света в коридорах. Внутреннее пространство открытых атриумов выделяется желтым цветом, отделяющим его от внутренних зон (рис. 3).

*Center for the Blind and Visually Impaired (культурный центр для людей со зрительными нарушениями в Мексике, Мехико). Архитекторы: Taller de Arquitectura-Mauricio Rocha.*

Созданный в рамках правительственной программы города Мехико (Мексика), для Истапалапы – одного из самых густонаселенных и неблагополучных районов, где проживает наибольшее число людей с проблемами по зрению в столице, культурный центр служит прекрасным пространством для встреч, работы и улучшения общего культурного состояния жителей. Расположенный на угловом участке, ограниченном двумя проспектами, центр, общей площадью 14 000м<sup>2</sup>, представляет собой целый комплекс со внутренним двором и строениями простой прямоугольной конфигурации, с опиранием на бетонные каркасы и накрытые плоскими бетонными крышами. Окружающая его с четырех сторон глухая стена, работает, как акустический барьер, фактически, перекрывая внешние звуки, что важно для общей концепции здания: создать такую особенную среду, которая бы создавала новый опыт для посетителей, активизировала чувства восприятия (особенно, для слабовидящих или полностью слепых посетителей), и улучшало бы общее пространственное восприятие.



Рис. 4. Center for the Blind and Visually Impaired, вид со двора. Фото: Luis Gordoа. URL: <https://www.archdaily.com/158301/center-for-the-blind-and-visually-impaired-taller-de-arquitectura-mauricio-rocha> (дата обращения: 28.02.2024).

Проходящий через центр внутреннего двора небольшой водный канал, создает журчание воды, что служит слуховым идентификатором и направляет посетителей к основному зданию (рис. 4). Шесть видов различных растений, расположенных по всему периметру участка, испускают разный аромат, и действуют как обонятельные датчики для разных частей комплекса (рис. 5). Бетон на фасадах, расположенный на высоте руки, испещренный вертикальными и горизонтальными линиями, создает тактильные ориентиры, что позволяет определить каждое строение. Каждая группа зданий ориентирована на определенные структурные и пространственные отношения, а их разные габариты, вес и контрастность таких материалов, как кирпич, бетон, сталь и стекло, и интенсивность соотношения света и тени, позволяет сделать каждое пространство идентифицируемым для посетителей.



Рис. 5. Center for the Blind and Visually Impaired, внутренний сад. Фото: Luis Gordoа. URL: <https://www.archdaily.com/158301/center-for-the-blind-and-visually-impaired-taller-de-arquitectura-mauricio-rocha> (дата обращения: 28.02.2024).

Планировка этажа весьма специфическая, и представляет из себя серию блоков, тянущихся параллельными полосами от входной группы. У каждой линии блоков своя функция: в самом начале посетителей встречает здание с административной функцией, подсобными помещениями и общей столовой. Далее, вдоль центральной оси водного канала, идут две параллельных линии зданий с «тифлотекой-сонотекой» (галереей звуков и прикосновений), пять мастерских, занимающихся декоративно-прикладным искусством и прилегающим к ним магазином. В третьей линии располагаются рабочие зоны и классы, выходящие в сторону внутреннего сада и частных дворовых пространств. В перпендикулярно расположенной линии находится блок с библиотекой,

бассейном и параллельно находящимися к друг другу большой аудитории для проведения мероприятий и спортивным залом (рис. 6).

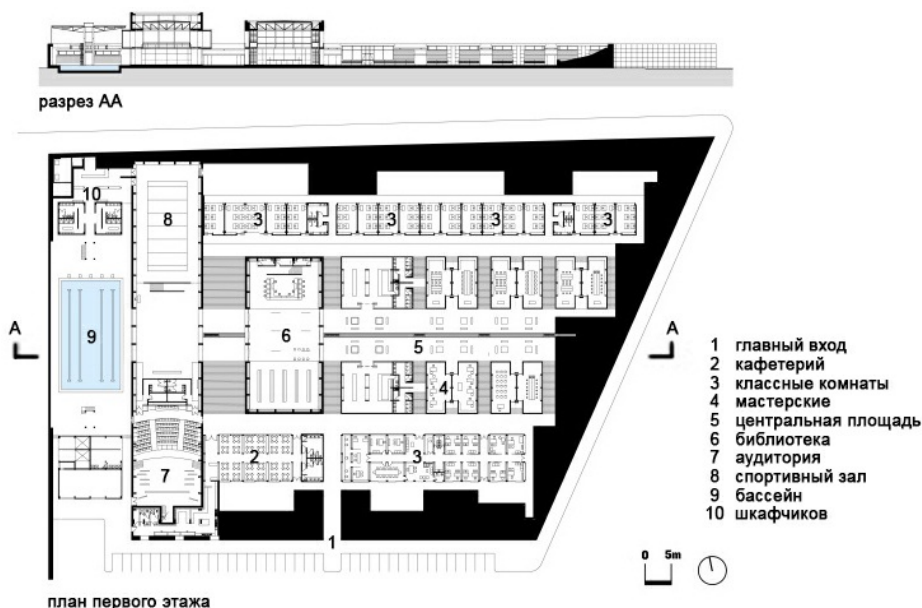


Рис. 6. Center for the Blind and Visually Impaired, разрез и план 1 этажа. URL: <https://www.archdaily.com/158301/center-for-the-blind-and-visually-impaired-taller-de-arquitectura-mauricio-rocha> (дата обращения: 28.02.2024).

Организация инклюзивного пространства, ориентированного на группы с проблемами по зрению – это весьма непростая для архитекторов задача. Фактически, это означает то, что профессионалам нужно рассматривать само пространство не со стороны его зрительного восприятия, а со стороны других чувств, именно так, как его «видят» и ощущают инвалиды по зрению. Архитектор проекта, Маурисио Роша, в своем интервью отмечает: «Проектирование этих зданий заставило нас осознать, насколько мы слепы к другим нашим чувствам, насколько ограничены возможные пределы нашего восприятия». Основной идеей проекта стал именно контраст между звуком и его отсутствием. Созданный в рамках проекта «Ciudad de los Libros», и реконструкции старой библиотеки для слепых, культурный центр, стал прекрасным местом для людей, с частичной или полной утратой зрения, и тех, чье зрение только начинает постепенно ухудшаться. Этому сопутствуют такие симптомы, как затуманивание вида при взгляде, проблема с цветом, монохромность восприятия и пр., при этом, контрасты между светом и тенью становятся более заметны, а желтый цвет становится наиболее заметным для восприятия. Эти особенности напрямую влияют на внутренний облик комплекса.



Рис. 7. Center for the Blind and Visually Impaired, интерьер библиотеки. Фото: Andra



Perezniето. URL: <https://www.architectural-review.com/buildings/building-for-the-blind>  
(дата обращения: 28.02.2024).

Контраст светотени и желтый цвет преобладают во внутреннем интерьере зданий. Наиболее сильно это заметно в сохранившейся реконструированной библиотеке Хосе Васконселоса (рис. 7). Старое здание было расширено, что позволило принимать большее количество публики, особое внимание уделялось естественному освещению. Звуковые кабинки, оснащенные специальной аудиоаппаратурой и звукоизоляцией, не пропускающей сторонние звуки и не дающей звукам выходить из кабины, «прячут» над открытой планировкой первого этажа. Увеличенные книжные полки, позволяющие поместить книги со шрифтом Брайля (которые, как правило, крупнее обычных книг), а также выступы деревянных профилей на прилегающих к ним стенах, создает более тактильную поверхность. Размещенные вдоль залов, перил и столов текстуры с текстами поэтов и писателей, создают интересные интерактивные решения для пространства. Есть отдельная игровая зона для детей.

*KS Cracovia 1906 Centennial Hall and Sports Center for the Disabled (Зал Столетия Краковии 1906 года со спортивным центром для инвалидов в Польше, Краков).  
Архитекторы: Biuro Projektow Lewicki Łatak.*

Зал Столетия Краковии 1906 года со спортивным центром для инвалидов, представляет из себя многофункциональный спортивный центр, отстроенный в честь столетия местного клуба, организует специальное пространство для спортивной деятельности местного спортивного клуба и разных групп горожан, в т.ч. и маломобильных. Он расположен в весьма значимом для городского сообщества месте и, фактически, вписан в окружающий ландшафт (рис. 8).

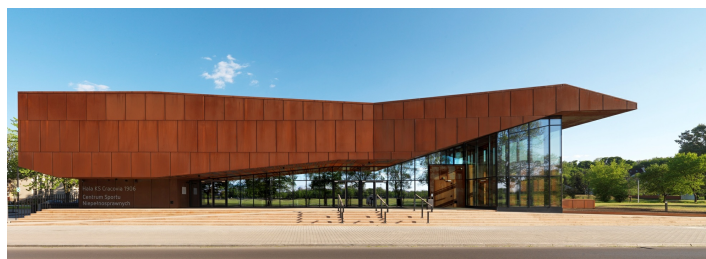


Рис. 8. KS Cracovia 1906 Centennial Hall and Sports Center for the Disabled, Вид на фасад здания со стороны парка Блоня. Фото: Wojciech Kryński. URL: <https://www.archdaily.com/902402/ks-cracovia-1906-centennial-hall-and-sports-center-for-the-disabled-biuro-projektow-lewicki-latak> (дата обращения: 28.02.2024).

Форма северного фасада здания была выбрана исходя из вида с проспекта Фоча: здание предполагалось, как продолжение существующего ландшафта. Вид в сторону холма Сальватор виден через зал. На холм с курганом Костюшко открывается панорамный вид из здания, со стороны западного фасада (с игрового поля). Здание в своей концепции опирается на пересечение разных плоскостей и наклонов, внутренних и внешних. Исходя из ограничений на разрешенную высоту здания, было принято решение углубить его ниже в землю. Входной вестибюль приподнимается на метр вверх над уровнем тротуара и выступает вперед из многослойного ландшафта. Уровни дорог улицы соединяются с ним вдоль проспекта Фоча, проходят через первый этаж и выходят в сторону реки Рудава, объединяясь с террасой на крыше, при помощи системы пандусов. Для фасадов была выбрана кортеновская сталь, а также бетон, окрашенный в цвет ржавчины, что создает весьма запоминающийся образ.

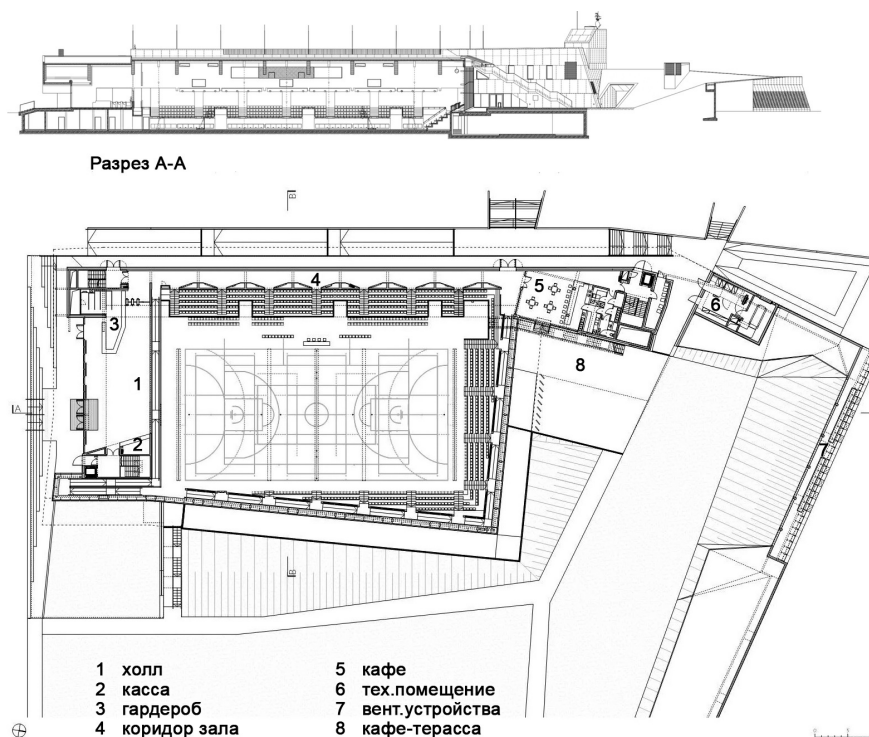


Рис. 9. KS Cracovia 1906 Centennial Hall and Sports Center for the Disabled, разрез и план 1 этажа. URL: <https://www.architekturaibiznes.pl/en/hala-ks-cracovia-biuro-projektow-lewicki-latak-nagrodamitkiewicz,22781.html> (дата обращения: 28.02.2024).

В состав здания входят многофункциональный зал, полностью оборудованный под нужды посетителей, который подходит для большей части игр для крытых помещений. В задней части организованы тренерские, судейские помещения и раздевалки. Первый этаж центра организован для административной функции, а также включает в себя гостиничную функцию, где могут оставаться прибывшие из других мест спортсмены и паралимпийцы. Все здание оборудовано так, чтобы люди с теми или иными физическими проблемами могли не только наблюдать за процессом игр, но и принимать в них непосредственно участие (рис. 9). К игровому полю (главному залу), подходит система пандусов, которая отлично проглядывается благодаря панорамному остеклению фасада. Зал располагает местами на 818 посетителей (рис. 10). Под внешним пандусом проходит туннель, служащий соединительным проходом между западной и восточной частями спортивного центра. На -1 уровне располагается дополнительный зал для конференций, собраний и других мероприятий.



Рис. 10. KS Cracovia 1906 Centennial Hall and Sports Center for the Disabled, игровое поле

с аудиторией на 818 человек. Фото: Wojciech Kryński. URL: <https://www.archdaily.com/902402/ks-cracovia-1906-centennial-hall-and-sports-center-for-the-disabled-biuro-projektow-lewicki-latak> (дата обращения: 28.02.2024).

- *De Zeester Noordwijk* (дневной центр для людей с ментальными проблемами в Нидерландах, Нордейк). Архитекторы: *Architectenbureau Marlies Rohmer*.

Известный под названием «Морская звезда», дневной центр для умственно отсталых De Zeester, является частью центра-интерната для людей с умственными недостатками, располагающегося на территории Виллема ван дер Берга в Нордвейке. Весьма ярко выделяясь на фоне других строений кампуса своим отличным от них архитектурным стилем, это здание является одной из новейших моделей для данной направленности в стране (рис. 11, а). Учитывая то, как уникально в данном проекте интерпретируются потребности людей с ментальными проблемами, и как рассматриваются и учитываются их потребности, данное пространство создает такую среду, которая напрямую способствует улучшению благополучия и здоровья для всех его посетителей. De Zeester, на данный момент, открыт для всех желающих, а не только для посетителей с теми или иными психологическими трудностями. Подобное решение позволяет избегать сегрегации и стигматизации конкретных групп людей, и сосредоточено, в основном, на нормализации и социализации.



а).

б).

Рис. 11. De Zeester Noordwijk, а). общий вид дневного центра; б). оконные рамы-иллюминаторы, сделанные людьми с психологическими проблемами. Фото: Daria Scagliola/Stijn Brakkee. URL: <https://architizer.com/projects/de-zeester/> (дата обращения: 28.02.2024).

Фасады, несмотря на весьма минимальную палитру цветов и материалов (контраст кирпичной кладки и белого бетона под выносными консолями), остаются весьма необычными и запоминающимися, благодаря наличию 275 окон-иллюминаторов, которые симметрично расположены и пронизывают все здание насквозь, создавая связь с уличным пространством, что весьма важно для людей с особенностями (рис. 11, б). Эти элементы носят, также, и символический характер, поскольку рамы были выполнены вручную людьми с психологическими проблемами, проживающими на территории кампуса, что заметно по слегка неровной форме и цвету. Интерьеры теплый и «дружественные» к посетителям: используются теплые оттенки и деревянная облицовка потолка и пола, а белые стены создают воздушное пространство. Подобная цветовая гамма, в том числе, и сокращает необходимость в контроле температуры и излишнем использовании искусственного освещения (рис. 12).



а).

б).

Рис. 12. De Zeester Noordwijk, а). рабочая зона; б). общая лестница (используется в качестве амфитеатра и общего пространства). Фото: Daria Scagliola/Stijn Brakkee. URL: <https://architizer.com/projects/de-zeester/> (дата обращения: 28.02.2024).

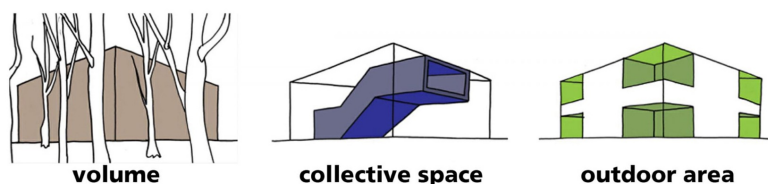


Рис. 13. De Zeester Noordwijk, образование пространства центра: объем, общее пространство, уличное открытое пространство. URL: <https://architizer.com/projects/de-zeester/> (дата обращения: 28.02.2024).

Для большей гибкости планировки, при проектировании была использована структурная сетка шириной 7,2м. Подобный модульный подход к организации внутренней структуры, позволяет удовлетворить большее количество потребностей посетителей (рис. 13). В зависимости от нужд и требований, это позволяет объединять несколько помещений в одно и создавать различные конфигурации для работы и прочей деятельности. Более того, пространства можно расширить, выходя и за пределы стен, прямо во двор, обеспечивая связь внутреннего и внешнего. Под большим потолочным окном в центральном атриуме, располагается общая лестница, которая используется и как амфитеатр для различных мероприятий. Есть комнаты для групповой работы и одиночного отдыха, небольшая офисная зона, мастерская для работы, кладовые для хранения, а также, комната для сенсорного отдыха, где посетители могут отдохнуть от давящего на них зрительного и звукового шума (рис. 14). Все здание, в целом, можно отнести к терапевтической архитектуре.



- |                         |                     |                        |
|-------------------------|---------------------|------------------------|
| 1 групповая комната     | 5 одиночная комната | 9 кухня                |
| 2 зона отдыха           | 6 сенсорная комната | 10 столовая            |
| 3 кладовая              | 7 офис              | 11 изготовление свечей |
| 4 открытое пространство | 8 комната персонала | 12 центральный зал     |

а).

б).



Рис. 14. De Zeester Noordwijk, а). план 1 этажа; б). план 2 этажа. URL: <https://architizer.com/projects/de-zeester/> (дата обращения: 28.02.2024).

### **Применение инклюзивных приемов в практике организации театрального пространства.**

Рассмотренные выше проекты наглядно показывают грамотную работу над архитектурой для людей с ОВЗ. Приемы, которые используют данные здания для обеспечения комфортного пребывания, учебы и работы посетителей с повышенными потребностями, не только отвечают концепции исцеляющей архитектуры (интересные маршруты, грамотное зонирование пространства, работа со светом и цветом, контраст материалов и пр.), но и могут быть успешно применимы и в практике организации инклюзивных театральных пространств. Ориентация данных проектов на определенные группы пользователей, поможет выявить основные аспекты, которые следует учитывать либо при организации театров и постановок, рассчитанных для конкретных людей, либо при организации такого пространства, которое могло бы включать в себя разногрупповых посетителей и сотрудников театра.

Для слуховых нарушений, наиболее удобный способ восприятия информации – визуальный. Использование контрастных цветов для построения маршрутов и отделения одного пространства от другого, дополнительные источники освещения в виде световых фонарей, увеличенное количество окон, что способствует большей освещенности пространств, особое расположение кровли, препятствующее образованию эха и лишнего шума, все эти приемы, примененные в проекте школы для глухих и детей с отставанием в развитии (Deyang School for Deaf & Intellectually Disabled Children), могут быть организованы и в пространстве театра. Это будет способствовать более простой ориентации в помещениях. В случае же сценических зон, следует учитывать места на сцене для сурдопереводчика, встроенные в декорации сопровождающие субтитры, или организовывать специфические постановки, такие как пантомима и «теневая интерпретация», для которых лучше всего подходит сцена, окруженная местами с четырех сторон, для лучшего восприятия спектакля.

Зрительные нарушения также требуют особых условий. Работа архитекторов проекта «Center for the Blind and Visually Impaired» с контрастными по тактильности материалами, звуковым сопровождением и общей акустикой комплекса, которая, благодаря грамотной организации, исключает внешние шумы улицы, и создает особую внутреннюю среду. Работа со светотеневым оформлением и цветовыми пятнами, которые могут воспринимать слабовидящие, а также, различные тактильные элементы и упор на другие органы чувств (слух, обоняние), позволяют людям с полным отсутствием зрения ориентироваться внутри здания. Все эти приемы могут быть применимы для организации фойе и внутренних рабочих зон театра, и создавать интересное пространство для всех групп посетителей и сотрудников, привнося элементы иммерсивности, еще до попадания в зал.

Сценическое и зрительное пространства также должны опираться на особенности восприятия людей. Сцена должна быть безопасной и позволять актерам избегать вероятности получить травмы от падения, т.е. либо в один уровень с полом зрительной зоны, либо должны учитываться специальные ограничители или разметка, сигнализирующая о крае полотна сценического пространства, а расположение разных элементов, в том числе и декораций, должно быть статичным, поскольку они могут служить точками для ориентирования в пространстве. Специфика некоторых спектаклей, включающих в себя иммерсивные постановки, где упор делается на другие органы

чувств, помимо зрения, предполагает более разреженную рассадку зрителей в зале.

Для людей с физическими проблемами, нарушением подвижности (полным или частичным), и использующим различные средства для передвижения (инвалидные коляски, ходунки, костыли, трости и т.п.), также нужны специальные элементы в здании, которые позволили бы им упростить передвижение и пребывание в здании театра. Здание спортивного центра для маломобильных людей «KS Cracovia 1906 Centennial Hall and Sports Center for the Disabled», пронизано системой пандусов, которые создают маршруты, по которым люди могут перемещаться без помощи персонала, и могут попадать в любую часть здания. Не следует упускать из виду и вариативность маршрутов: наличие лифтов и подъемных конструкций может создать дополнительные пути для перемещения, и сократить время на попадание из одной части здания в другую. Более того, подобные решения могут быть полезны и самому театру. Все эти элементы позволяют быстрее и проще перемещать декорации, костюмы и т.п., по зданию. Еще одно интересное решение, примененное в проекте центра – это наличие гостиницы для временного пребывания спортсменов-паралимпийцев. Для культурно-зрелищных учреждений подобная практика организации внутренних гостевых зон, где приглашенные специалисты и их сопровождение смогут оставаться на некоторое время, поможет приглашать труппы из других городов или стран. Это сможет расширить функционал здания и увеличить количество интересных постановок, что сможет привлечь заинтересованную аудиторию.

Люди с различными психологическими проблемами и особенностями развития, также нуждаются в особых архитектурных решениях в театральном пространстве. Рассматривая такие проекты, как «De Zeester» в Нордвейке и школу в Деянге (Китай), в которой есть ученики с умственными особенностями, можно заметить некоторые общие закономерности в организации пространства. Наличием большого количества окон и световых проемов, создают не только дополнительные источники света, но и связь внутреннего и внешнего пространства, что весьма важно для посетителей с особенностями. Контрастность разных плоскостей (стены, полы) способствует более точной ориентации в пространстве. Наличие комнат сенсорного отдыха также обязательно для людей с ментальными расстройствами, т.к. большие и шумные пространства могут негативно сказаться на внутреннем состоянии данных групп посетителей. Подобные приемы, используемые в этих проектах, можно проследить и в культурном центре для людей со зрительными нарушениями в Мексике, где они используются для частных зон аудиопрослушивания и позволяют создать камерное пространство без лишнего шума. Данные решения могут быть весьма полезными при организации инклюзивных культурно-зрелищных учреждений.

Однако, следует учитывать, что театр для людей с ментальными проблемами лучше делать камерным, поскольку, участники труппы с особенностями, часто могут пугаться открытых пространств, большого количества незнакомых людей, шумной толпы, а планировки и цветовые/световые решения могут весьма сильно отличаться от классических театральных планировок: необычные интересные маршруты, плавно перетекающие друг в друга зоны, без резких переходов, дополнительные помещения, зал должен быть небольшим и трансформируемым, со свободной планировкой, и пр., а основные зрители, как правило, это родители и опекуны. Следовательно, если подобные функции организуются в крупном здании театра, то их лучше выносить в отдельные места со своими входами, помещениями и коридорами, никак не связанными с общими, или организовывать как отдельную пристройку.

Внедрение приемов, основанных на особенностях разных групп людей в процесс

проектирования или реновации культурно-зрелищных учреждений, с учетом концепций инклюзивности, позволит создавать более комфортную и безопасную среду для большего количества посетителей с особенностями по здоровью, а также, сделает пространство более интересным и познавательным для посетителей без ОВЗ, где они смогут получить новый опыт и узнать о проблемах и трудностях, с которыми сталкиваются маломобильные люди.

### **Выводы.**

Работа над театральными инклюзивными программами, позволяющими людям с повышенными потребностями не только быть зрителями, но и участвовать в работе самих театров в качестве разных работников, в т.ч. и актеров, может не только стать способом избежать социальную изоляцию для данных групп, и влиться в культурную жизнь города, но и создать различные программы по реабилитации и работе с разными группами людей, что позволит им не только выступать в театральных постановках и работать, но и транслировать свои истории и проблемы для публики, которая не знакома с данными жизненными аспектами. Однако, по состоянию на сегодняшний день, многие театры не располагают необходимым количеством дополнительных архитектурных и дизайнерских решений, которые бы создавали в зданиях культурно-зрелищной направленности максимально комфортную среду для маломобильных посетителей.

Рассматривая такие концепции, как «исцеляющая архитектура», можно прийти к выводу, что ее методы, используемые при организации медицинских учреждений, прекрасно подходят и для работы с проектами зданий другого функционала. Особенно полезны подобные решения могут быть в рамках инклюзивных театральных пространств, учитывающих не только разнотипных посетителей, но и работников театра с разными особенностями, и с программами, рассчитанными на социализацию и реабилитацию людей. Данные решения сделают пространство театра не только привлекательным для всех групп пользователей, но и позволят повысить общую комфортность. Это также упростит пребывание в здании тех, кому требуется больше условий для передвижения и работы там. Пространство должно стать инклюзивным и доступным для всех, а особенности разных групп маломобильных граждан должны учитываться в процессе проектирования. Также, должны проводиться наглядные исследования, для выявления и более четкого понимания основных особенностей и потребностей той или иной группы.

Анализ современных проектов, рассчитанных на группы посетителей с физическими или психологическими особенностями, наглядно показывает, что специалисты, работающие в данной области, опираются на исследования основных особенностей и потребностей конечного пользователя, что является весьма важным аспектом при организации архитектуры, внутреннего функционала и дизайнерских решений выбранных для рассмотрения объектов. Подобный подход будет необходим и при работе над организацией инклюзивных культурно-зрелищных учреждений. Основные приемы, выявленные при рассмотрении данных зданий, могут стать основой для дальнейшей работы над театрами, учитывающими возможность пребывания и работы там людей с различными особенностями по здоровью. Дальнейшие исследования в данном направлении должны не только рассматривать особенности и потребности людей с той или иной формой инвалидности, и учитывать выявленные решения при проектировании, которые могут сделать посещение и пребывание в здании более комфортным, они также должны учитывать и то, что подобные приемы не должны конфликтовать друг с другом и создавать преграды для той или иной группы. Все эти решения могут позитивно влиять на общий облик и функционал здания, что позволит сделать архитектуру инклюзивной и запоминающейся.

## Библиография

1. Аничкин Г.В. Фестивальное движение творчества инвалидов: путь в мир равных прав и возможностей // Культура и образование: научно-информационный журнал вузов культуры и искусств. 2016. С. 44–49.
2. Бастрова Т.Ю., Токарская Л.В., Грозина В.А. Графический дизайн для лиц с расстройствами аутистического спектра (рас) // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. 2016. С. 95–99.
3. Михальчи Е.В. К изучению особенностей восприятия времени и пространства у лиц с ОВЗ и инвалидностью // Личность в меняющемся мире: здоровье, адаптация, развитие, 2016. № 3(14). С. 50–62.
4. Полухина Е.В., Дерезовская В.Д. Практики инклюзивного театра в России: анализ смыслов для участников и потенциала для социальных изменений // Журнал исследований социальной политики. 2022. № 20(4). С. 557–572. DOI: 10.17323/727-0634-2022-20-4-557-572
5. Прядко И.П. Создание безбарьерного архитектурно-планировочного пространства для маломобильных групп населения и проблема подготовки специалистов в сфере строительства и архитектуры // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2019. №6. С. 49–57. DOI:10.34031/article\_5d01f9a83dd636.45387278
6. Хазиахметова Е.В., Ахтямов И.И., Ахтямова Р.Х. Принципы организации беспроводного пространства для детей с ограниченными возможностями // Известия КГАСУ, 2018, № 4 (46). С.143–151.
7. Codinhoto R. Design in Acute Health: Healing Architecture. In R. Cooper, & E. Tseklevs (Eds.) // Design for Social Responsibility. Routledge, Abingdon, U. K., 2017. pp. 111–153. <https://doi.org/10.4324/9781315576619>
8. Cuppers P. Theatre and Disability. London: Palgrave, 2017. pp. 7–95. ISBN: 978-1-137-60571-9
9. Frandsen A.K., Ryhl K. The Healing Potential of Architectural Design // Fraunhofer IRB, 2010. pp. 1–10.
10. Ghazaly M., Badokhon D., Alyamani N., Alnumani S. Healing Architecture // Civil Engineering and Architecture. 2022. Vol. 10, No. 3A, pp. 108–117. DOI:10.13189/cea.2022.101314
11. Jebri T., Chen Y. The architectural strategies of classrooms for intellectually disabled students in primary schools regarding space and environment // Ain Shams Engineering Journal. 2021. Vol. 12 No. 1. pp. 821–835. <https://doi.org/10.1016/j.asej.2020.09.005>
12. Lawson B. (2010) 'Healing architecture // Arts & Health, Vol. 2. No. 2, 95–108. DOI: 10.1080/17533010903488517
13. Ma N., Ma S., Li S., Ma S., Pan X., Sun G. The Study of Spatial Safety and Social Psychological Health Features of Deaf Children and Children with an Intellectual Disability in the Public School Environment Based on the Visual Access and Exposure (VAE) Model // International Journal of Environmental Research and Public Health. 2021. Vol. 18. No. 8. 4322. pp. 1–12. <https://doi.org/10.3390/ijerph18084322>
14. Nickl-Weller C., Nicki H. Architecture for Health. Switzerland: Braun Publishing, 2021. pp. 3–176. ISBN: 978-3-03768258-6
15. Singh S., Sabahat M., Qamrudiin J. The Impact of Architecture in the Process of Healing & Well-Being // International Journal for Research in Applied Science & Engineering Technology. 2021. Vol. 9. Issue III. pp. 202–222. <https://doi.org/10.22214/ijraset.2021.33196>
16. Stephen R. Creating healing environments: humanistic architecture and therapeutic design // Journal of Public Mental Health, 2005. Vol. 4. No. 5. pp. 48–52

## Результаты процедуры рецензирования статьи

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

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

Предметом исследования в представленной статье являются приемы проектирования инклюзивных зданий на примере разных объектов и методы их применения в архитектуре театров.

В качестве методологии предметной области исследования в данной статье были использованы дескриптивный метод, метод категоризации, метод анализа.

Актуальность статьи не вызывает сомнения, поскольку интеграция маломобильных людей в общественную и культурно-социальную жизнь, по состоянию на сегодняшний день, все еще является одной из приоритетных задач, в которой театр и театральные практики могут сыграть одну из основных ролей, а окружающая людей среда и архитектура непосредственно влиять на их состояние. Активная переориентация разнонаправленных зданий, в т.ч. и театральных учреждений, на благополучие и инклюзивность, в последние годы, позволяет увеличить количество положительного опыта, не только для зрителей, но и для работников театра, а также открыть доступ к участию в культурных мероприятиях для большего количества пользователей. Концепция социального театра, транслирующего принципы инклюзивности и ориентированности на работу с группами с повышенными потребностями, может оказывать влияние на различные аспекты жизни общества, и помогает им получать новую информацию о проблемах и историях других людей.

Научная новизна исследования заключается в подробном изучении и описании различных приемов проектирования инклюзивных зданий на примере разных объектов и методов их применения в архитектуре театров.

Статья написана языком научного стиля с грамотным использованием в тексте исследования изложения различных позиций ученых к изучаемой проблеме и применением научной терминологии и дефиниций, характеризующих предмет исследования, а также с наглядной демонстрацией архитектурных решений на рисунках, представленных в тексте статьи.

Структура выдержана с учетом основных требований, предъявляемых к написанию научных статей, в структуре данного исследования можно выделить такие элементы как введение, основную часть, выводы и библиографию.

Содержание статьи отражает ее структуру. В частности, особое значение имеет авторский акцент на том, что изучение особенностей разных групп людей, весьма наглядно показывает, что должны разрабатываться такие архитектурные приемы и методы, которые можно учитывать при проектировании инклюзивных пространств разной направленности. Для грамотного решения поставленных задач, необходимо внимательно наблюдать и анализировать физическое и психологическое поведение человека в той или иной среде. Такие важные параметры, как удобство пребывания и перемещения по зданию, сенсорный комфорт и правильная «здоровая» атмосфера в архитектуре, может способствовать снижению уровня тревоги и стресса, повышению положительных ощущений, приобретению нового опыта, а также значительно снизить уровень сегрегации определенных групп людей и сделать пространство более притягательным для посещения разнотрупповой аудитории.

Библиография содержит 16 источников, включающих в себя отечественные и зарубежные периодические и непериодические издания.

В статье приводится описание позиций и точек зрения ученых, характеризующих

различные приемы проектирования инклюзивных зданий. В статье содержится апелляция к различным научным трудам и источникам, посвященных этой тематике, которая входит в круг научных интересов исследователей, занимающихся указанной проблематикой.

В представленном исследовании содержатся выводы, касающиеся предметной области исследования. В частности, работа над театральными инклюзивными программами, позволяющими людям с повышенными потребностями не только быть зрителями, но и участвовать в работе самих театров в качестве разных работников, в т.ч. и актеров, может не только стать способом избежать социальную изоляцию для данных групп, и влиться в культурную жизнь города, но и создать различные программы по реабилитации и работе с разными группами людей, что позволит им не только выступать в театральных постановках и работать, но и транслировать свои истории и проблемы для публики, которая не знакома с данными жизненными аспектами. Однако, по состоянию на сегодняшний день, многие театры не располагают необходимым количеством дополнительных архитектурных и дизайнерских решений, которые бы создавали в зданиях культурно-зрелищной направленности максимально комфортную среду для маломобильных посетителей. Рассматривая такие концепции, как «исцеляющая архитектура», можно прийти к выводу, что ее методы, используемые при организации медицинских учреждений, прекрасно подходят и для работы с проектами зданий другого функционала. Особенно полезны подобные решения могут быть в рамках инклюзивных театральных пространств, учитывающих не только разнотрупповых посетителей, но и работников театра с разными особенностями, и с программами, рассчитанными на социализацию и реабилитацию людей. Данные решения сделают пространство театра не только привлекательным для всех групп пользователей, но и позволят повысить общую комфортность. Это также упростит пребывание в здании тех, кому требуется больше условий для передвижения и работы там. Пространство должно стать инклюзивным и доступным для всех, а особенности разных групп маломобильных граждан должны учитываться в процессе проектирования. Также, должны проводиться наглядные исследования, для выявления и более четкого понимания основных особенностей и потребностей той или иной группы. Анализ современных проектов, рассчитанных на группы посетителей с физическими или психологическими особенностями, наглядно показывает, что специалисты, работающие в данной области, опираются на исследования основных особенностей и потребностей конечного пользователя, что является весьма важным аспектом при организации архитектуры, внутреннего функционала и дизайнерских решений выбранных для рассмотрения объектов. Подобный подход будет необходим и при работе над организацией инклюзивных культурно-зрелищных учреждений. Основные приемы, выявленные при рассмотрении данных зданий, могут стать основой для дальнейшей работы над театрами, учитывающими возможность пребывания и работы там людей с различными особенностями по здоровью. Дальнейшие исследования в данном направлении должны не только рассматривать особенности и потребности людей с той или иной формой инвалидности, и учитывать выявленные решения при проектировании, которые могут сделать посещение и пребывание в здании более комфортным, они также должны учитывать и то, что подобные приемы не должны конфликтовать друг с другом и создавать преграды для той или иной группы. Все эти решения могут позитивно влиять на общий облик и функционал здания, что позволит сделать архитектуру инклюзивной и запоминающейся.

Материалы данного исследования рассчитаны на широкий круг читательской аудитории, они могут быть интересны и использованы учеными в научных целях, педагогическими работниками в образовательном процессе, руководством и администрацией учреждений культуры и искусства, работниками ведомств и организаций к ведению которых вопросы

архитектуры и обеспечения инклюзивной среды, дизайнерами, архитекторами, аналитиками и экспертами.

В качестве недостатков данного исследования следует отметить, то, что структурные элементы исследования, такие как методология, обзор литературы, результаты и обсуждение, заключение несомненно присутствуют в тексте статьи, но отдельными заголовками они не обозначены. При оформлении рисунков необходимо обратить внимание на требования действующего ГОСТа, а источники, откуда заимствованы рисунки, оформить с указанием сноски и включением в библиографический список. Указанные недостатки не снижают высокую научную значимость самого исследования, а скорее относятся к оформлению текста статьи. Статью рекомендуется опубликовать.

Урбанистика

*Правильная ссылка на статью:*

Вахонин М.С., Базилевич М.Е. Стилистические особенности застройки улицы Муравьева-Амурского в г. Хабаровске в дореволюционный период // Урбанистика. 2024. № 2. DOI: 10.7256/2310-8673.2024.2.70571 EDN: SUCKUK URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=70571](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=70571)

## Стилистические особенности застройки улицы Муравьева-Амурского в г. Хабаровске в дореволюционный период

**Вахонин Максим Сергеевич**

магистр, кафедра Высшая школа архитектуры и градостроительства, Тихоокеанский государственный университет

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

✉ [2017100513@pnu.edu.ru](mailto:2017100513@pnu.edu.ru)



**Базилевич Михаил Евгеньевич**

ORCID: 0000-0002-9912-805X

кандидат архитектуры

профессор, кафедра Высшая школа архитектуры и градостроительства, Федеральное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Тихоокеанский государственный университет"

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

✉ [mikhailbazilevich@gmail.com](mailto:mikhailbazilevich@gmail.com)



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

**DOI:**

10.7256/2310-8673.2024.2.70571

**EDN:**

SUCKUK

**Дата направления статьи в редакцию:**

26-04-2024

**Дата публикации:**

08-05-2024

**Аннотация:** В работе представлена систематизированная картина развития исторического ядра архитектурного ансамбля центральной магистральной улицы города Хабаровска – Муравьева-Амурского, формировавшегося в период второй половины XIX



– начала XX в., и представляющего в настоящее время безусловный интерес с точки зрения изучения истории регионального зодчества дореволюционного периода, связанного с хозяйственным освоением восточных окраин Российской империи, строительством новых городов и поселений и созданием транспортной инфраструктуры, связавшей Тихоокеанский регион с центральной частью страны. Объектом исследования стала застройка ул. Муравьева-Амурского, сосредоточенная вдоль ее центральной композиционной оси, проложенной по гребню среднего холма в границах двух городских площадей – Комсомольской (Соборной) и Ленина (Николаевской). Предметом исследования – архитектурные и стилистические приемы организации объемно-планировочных и фасадных композиций элементов ее ансамбля. В основу исследования легли материалы, полученные авторами в ходе изучения научной и краеведческой литературы, интернет-ресурсов и архивного поиска, а также проведенных собственных натурных обследований застройки улицы. В результате были рассмотрены стилистические и объемно-планировочные характеристики зданий и сооружений, входящих в ансамбль, обусловленные спецификой развития города и его архитектурно-строительного комплекса. Исследование показало, что статус Хабаровска как административного центра Приамурского генерал-губернаторства и, как следствие, присутствие в нем трех категорий заказчиков: городской администрации, военного ведомства и частного купечества, а также особенности местных строительных материалов, определили типологическое и формотворческое разнообразие ансамбля центральной улицы города, развивавшегося в рассматриваемый период в четырех стилистических системах: русский стиль, ретроспективизм, «кирпичный» стиль и модерн. На завершающем этапе исследования авторами выявлен круг проблем взаимодействия исторической застройки и объектов нового строительства, активно внедряемых в градостроительную ткань и меняющих восприятие культурного ландшафта города.

**Ключевые слова:**

архитектура, история, наследие, Хабаровск, улица Муравьева Амурского, ансамбль, историко-культурный ландшафт, модерн, русский стиль, кирпичная эклектика

**Введение.** Архитектурно-градостроительное оформление Тихоокеанских рубежей Российской империи, во второй половине XIX – начале XX в. связанное со строительством новых городов и поселений и созданием транспортной инфраструктуры, проходило в общем русле развития российского зодчества, но в тоже время имело свои отличительные особенности, обусловленные удаленностью региона и спецификой административно-территориального и социально-экономического развития его отдельных городов. Архитектурный ландшафт российского Дальнего Востока дореволюционного периода можно кратко описать в нескольких крупных стилистических системах: русский стиль, ретроспективизм, «кирпичный» стиль и модерн. Не является исключением и город Хабаровск, где каждое из этих направлений в разных трактовках нашло отражение в архитектуре построек различного назначения. Статус города как административного центра региона и, как следствие, размещение в его границах большого числа гражданских и военных ведомственных учреждений во многом определили характер развития его архитектуры, наиболее ярко проявившийся в формировании ансамбля центральной магистрали города – Муравьева-Амурского.

Исследовательская работа по изучению истории архитектуры городов российского Дальнего Востока, в том числе Хабаровска, активно развернулась в 1990-е гг. За это

время был рассмотрен широкий круг вопросов, связанных с историей развития первых городов региона, строительства отдельных памятников архитектуры и творчества местных архитекторов [1–8]. В то же время в них отсутствует целостный взгляд на процесс эволюционного развития ансамбля центральной улицы Хабаровска – Муравьева-Амурского, анализ и осмысление стилистических особенностей которого имеет важное значение для понимания общих процессов формирования образа города.

В рамках данной публикации в соответствии с заявленной темой, рассмотрим стилистические особенности архитектурного ансамбля центральной улицы Хабаровска – Муравьева-Амурского.

### **Первые постройки**

Основанное в 1858 г. как военный пост Хабаровска поселение развивалось на левобережье маловодной речки Бури (Плюснинка), постепенно поднимаясь по склону холма, проходящего вдоль основного русла реки Амур. Первый его план, составленный в 1864 г. военным топографом М. М. Любенским, определил структуру планировочного каркаса будущего города, основу которой составили сквозные магистральные улицы Уссурийская, Хабаровская и Амурская, проложенные по гребням трех холмов и протянувшиеся от высокого обрывистого берега Амура в северо-восточном направлении. Улице Хабаровской (ныне Муравьева-Амурского) при этом отводилась роль общественно-делового центра, в то время как две другие магистрали концентрировали постройки Военного ведомства и объекты иного назначения. Первоначально вся застройка выполнялась из дерева и носила функционально-утилитарный характер. Основную массу строений составляли казармы, склады и одноэтажные жилые дома для проживания солдат и офицеров, выполняемые из сруба. Основным средством фасадного декора служила резьба по дереву, которая размещалась на конструктивно значимых элементах. К 1865 г. в Хабаровке имелось 140 частных домов, 59 казенных, 14 торговых лавок и одна церковь <sup>[2]</sup>. В 1870-е гг. ввиду развития пушного промысла и торговли с близлежащими поселениями в Хабаровку начали стекаться финансовые активы, давшие импульс дальнейшей трансформации маленького военного поста в крупный торгово-промышленный центр региона.

В 1880 г. Хабаровка получила статус города и была переименована в Хабаровск, а с 1884 г. с учреждением Приамурского генерал-губернаторства стала выполнять функции административного центра региона. К этому времени относится и появление первых каменных зданий, возводившихся вдоль красной линии центральной магистрали города, и постепенно замещавших одноэтажную деревянную застройку. В 1889 г. ул. Хабаровская была переименована и стала носить имя генерал-губернатора Восточной Сибири графа Н. Н. Муравьева-Амурского <sup>[8]</sup>. В тот же период ввиду быстрого градостроительного роста было закрыто городское кладбище, расположенное в конце ул. Хабаровской, и проведены работы по переносу захоронений на новое место. Освободившаяся территория была переоборудована под площадь, получившую вскоре название Николаевская.

### **Русский стиль**

В застройке Хабаровска данное течение нашло отражение в архитектуре наиболее значимых для города объектов, сосредоточенных вдоль его центральной улицы. В первую очередь к ним относится монументальный Успенский собор, построенный в 1884–1886 гг. по проекту С. О. Бера. Сооружение, возведенное в формах русского стиля, выполняло функцию градостроительной и визуальной доминанты уличного ансамбля и

было включено в структуру городской панорамы со стороны реки (рис. 1а). На противоположной стороне Соборной площади в районе перекрестка ул. Муравьева-Амурского и Алексеевской (Шевченко) располагалась деревянная Триумфальная арка в мотивах русского стиля, установленная городской администрацией в 1891 г. в честь прибытия в город цесаревича Николая II, второе подобное сооружение располагалось у подножия западного склона центрального холма в начале улицы Алексеевской.

Еще один образец архитектуры русского стиля представляет здание доходного дома купцов Плюсниных, построенное в 1900 г. по соседству с Успенским собором и начинающее сплошной фронт застройки по нечетной стороне ул. Муравьева-Амурского (рис. 1а). В том же году на северной стороне Николаевской площади началось строительство Ремесленного училища, зафиксировавшего центральную композиционную ось улицы Муравьева-Амурского (рис. 1в). Сооружение возведено в формах эклектики, однако, мотивы русского стиля проявляются в рисунке элементов его фасадного декора.



Рис. 1. Образцы архитектуры русского стиля в Хабаровске. а) Панорама улицы Муравьева-Амурского с Успенским собором (<https://todaykhv.ru/news/culture/33035/>); б) Здание Доходного дома Плюсниных, 1902 г. Арх. Ю. З. Колмачевский. Фото М. Е. Базилевича; в) Здание Ремесленного училища, 1900–1903 гг. (<https://natpopova.livejournal.com/372472.html>)

В 1909 г. по нечетной стороне улицы было построено здание Городского дома, ставшее благодаря своему сложному силуэту и разнообразным деталям пластики стен одним из наиболее эффектных и запоминающихся объектов исторической части города (рис. 2). Структурно, дом представляет из себя трехэтажное кирпичное здание с оштукатуренными фасадами и за счет специфики шатровой кровли ярко выделяется на фоне близлежащих построек советского и современного периодов. Дворовые фасады выполнены из красного лицевого кирпича, без декоративной отделки, кроме венчающего карнизного пояса. Следует отметить, что несмотря на общую ретроспективную направленность данного течения, в композиционном решении Городского дома прослеживаются новаторские черты, связанные со стремлением к выявлению конструктивной основы здания и свободе планировочной схемы свидетельствующие о влиянии идей модерна, утверждавшегося в архитектуре региона в начале XX в.



Рис. 2. Здание Городского дома, 1909 г. Арх. П. В. Бартошевич, Б. А. Малиновский. Фото М. Е. Базилевича

### **Кирпичная эклектика и ретроспективизм**

Эклектика в архитектуре, возникшая во многом как реакция на однообразие классицизма, характеризовалась новым подходом к структуре построек. Новшества проявлялись на уровне метода функционального проектирования, следовавшего принципу «изнутри – наружу», когда вначале разрабатывалась планировочная схема, а уже после внимание уделялось внешнему облику объекта. В застройке Хабаровска данное направление получило распространение преимущественно в формах «кирпичной» архитектуры, составлявшей наиболее многочисленную группу построек. Данное обстоятельство очевидно было связано с особенностями развития в городе строительной отрасли, в которой к началу XX в. сложились три категории заказчиков: гражданская администрация, военное ведомство и крупное купечество, каждая из которых определяла характер и функциональное наполнение вновь возводимых построек. На уровне объемно-планировочных решений следует отметить общий отход от симметрии и анфиладной компоновки внутренних помещений, распространение свободной планировки и стремление к выделению отдельных элементов композиции в самостоятельные объемы. Характерной особенностью «кирпичной» архитектуры Хабаровска стало использование в лицевой кладке красного обожженного и серого необожженного (маньчжурского) кирпича, производившегося только на местных заводах и, ввиду сложности логистики, не получившего распространения в других городах региона. В то же время, следует отметить, что данный прием придавал хабаровским постройкам дополнительную выразительность и особый колорит, отличающий историческую застройку центра города и его главной улицы.

Наиболее характерен в данном контексте торгово-деловой квартал, сформировавшийся на рубеже XIX–XX веков с северо-восточной стороны Соборной площади, и, представленный двух-трехэтажными каменными зданиями. Начало его создания было положено в 1891 г. купцами Хлебниковыми, построившими на углу улиц Муравьева-Амурского и Инженерной (Тургенева) одноэтажное здание с торговыми и конторскими помещениями, в дальнейшем получившее пристройку в виде двухэтажного корпуса. В 1900–1902 г. фронт застройки продолжился корпусами зданий общественного собрания и доходного дома Н. Р. Кровякова (рис. 3), в то время как на противоположенной стороне улице были возведены здания доходных домов Тарцевых и Пьянковых (рис. 4). Все сооружения выстроены в формах эклектики с элементами готики и неоклассицизма в элементах двухцветной лицевой кирпичной кладки. В 1910-е годы застройка квартала обогатилась еще двумя зданиями, построенными, однако, в новом для города стиле – модерн, постепенно пришедшем на смену хаосу эклектики.





Рис. 3. Застройка четной стороны ул. Муравьева-Амурского. Слева Доходный дом Н. Р. Кровякова, справа здание Общественного собрания, 1901 г. Арх. В. А. Рассушин. Фото М. Е. Базилевича



Рис. 4. Застройка нечетной стороны ул. Муравьева-Амурского. Слева направо: доходные дома Тарцевых (1908 г.); Пьянковых (1900 г.); И. Такеучи (1912 г.). Фото М. Е. Базилевича

### Модерн

В архитектуре Хабаровска данное направление, в отличие от ряда других городов российского Дальнего Востока и соседней Маньчжурии, получило распространение преимущественно в своей ориентальной форме, со свойственным для нее движением в сторону «украшательства» и нарочитой «фасадности» архитектуры. Элементы модерна в виде композиций в форме подвесок, состоящих из колец и спускающихся от них прямых линий, волнообразные очертания аттиков и характерных оконных обрамлений встречаются в оформлении ряда зданий вдоль красной линии ул. Муравьева-Амурского (реконструкция доходного дома Хлебникова, гостиница «Эспланад», доходный дом Коровяковых, Русско-Азиатский банк и др. (рис. 5).

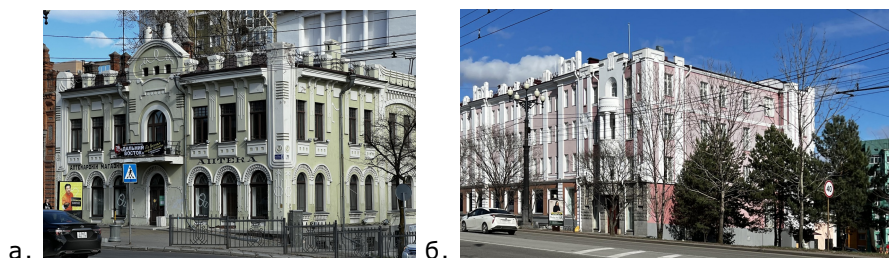




Рис. 5. Стиль модерн в застройки ул. Муравьева-Амурского. Фото М. Е. Базилевича

а) Здание доходного дома Хлебникова после реконструкции 1912–1913 гг.; б) Здание гостиницы «Эспланад», 1913 г.;

в) Доходный дом Кровяковых, 1911 г.; г) Здание Русско-Азиатского банка, 1908 г.

К рациональной линии модерна, характеризующейся работой с крупными объемами и выявлением во внешних формах конструктивных и функциональных особенностей сооружения, относится здание дома аптекаря В. Ф. Зандау (рис. 6). Авторство объекта и дата его строительства спорны. По одним данным оно построено в 1913 г. предположительно по проекту академика А. И. фон Гогена <sup>[9]</sup>. В пользу этой версии говорит сильное внешнее сходство объекта с особняком М. Ф. Кшесинской, построенным архитектором в Петербурге в 1904–1906 гг. Сам проект и фотографии его реализации были опубликованы на страницах журнала «Зодчий». Другие источники датируют объект 1906 г. без указания авторства <sup>[8]</sup>. Тем не менее благодаря своему сложному разноэтажному силуэту и трехгранному эркеру с куполом, акцентирующему центральный вход, сооружение доминировало в структуре окружающей застройки. В 1930-е гг. к его юго-западному фасаду была пристроена пятиэтажная гостиница, вследствие чего здание дома аптекаря В. Ф. Зандау утратило доминирующую роль в структуре квартала.



Рис. 6. Здание дома аптекаря В. Ф. Зандау. Современное состояние. Фото М. Е. Базилевича

### **Дальнейшая трансформация ансамбля**

В годы советской власти ансамбль центральной улицы Хабаровска пополнился выразительными зданиями в духе конструктивизма и неоклассики, завершившими формирование сплошной линии ее преимущественно брандмауэрной застройки. Ряд зданий дореволюционного периода подвергся перепланировке внутренних помещений и адаптации их под новые функции, что привело к изменению организации пространства и потере некоторых элементов аутентичного лепного декора. Значительной утратой стал снос в 1930 г. Успенского собора, часть гранитных блоков которого была использована при строительстве фундамента здания Амурского речного пароходства.

В 1990-е гг. в городе начались работы по постановке на государственную охрану зданий дореволюционного периода, была проведена реставрация фасадов и интерьеров многих объектов, находившихся к тому времени уже в предаварийном состоянии, а в 2001 г. на месте снесенного Успенского собора по проекту Хабаровскгражданпроекта был возведен Градо-Хабаровский собор Успения Божьей Матери.

Ввиду отсутствия вдоль красной линии свободных участков под застройку ансамбль ул. Муравьева-Амурского в последние годы меняется незначительно. Обновление происходит на уровне комплексного благоустройства и размещения рекламных вывесок и информационных стендов. В то же время на целостное восприятие ансамбля значительное влияние оказывает точечная высотная застройка кварталов в границах второстепенных улиц, пересекающих ул. Муравьева-Амурского и спускающихся к городским бульварам по склонам центрального холма. Вертикали многоэтажных жилых домов «разбивают» органичный силуэт исторической застройки, перекрывают визуальные коридоры и меняют уже сложившийся историко-культурный ландшафт.

### **Заключение**

Исторический ансамбль ул. Муравьева-Амурского в г. Хабаровске представляет безусловный интерес с точки зрения изучения истории регионального зодчества дореволюционного периода. В структуре ее застройки нашли отражение мотивы всех стилистических течений, господствовавших в отечественной архитектуре на рубеже XIX–XX в., подвергшихся, в силу географических и социокультурных особенностей региона, определенной смысловой и формотворческой трансформации, определив тем самым неповторимый колорит центральной части города.

Формировавшаяся почти сплошным фронтом застройка ул. Муравьева-Амурского, сосредоточенная вдоль ее центральной композиционной оси, проложенной по гребню среднего холма в границах двух городских площадей – Комсомольской (Соборной) и Ленина (Николаевской) отражает основные вехи развития города, на протяжении многих лет являвшегося административным центром региона. Время сохранило здесь образцы архитектуры функционализма, советской неоклассики, конструктивизма, но, тем не менее, именно здания дореволюционного периода составляют основу историко-культурного ландшафта Хабаровска, нуждающегося в сохранении, и имеющем значительный потенциал для расширения сферы туризма в регионе.

### **Библиография**

1. Баклыская, Л. Е. Восток и запад в дальневосточной архитектуре : монография / Л. Е. Баклыская : Тихоок. гос. ун-т.-Хабаровск : Изд-во ТОГУ, 2015. – 165 с.
2. Бодиско, А. М. Из жизни Хабаровска / А.М. Бодиско ; [редкол.: И. В. Филаткина (гл. ред.) и др. ; сост. Т.В. Кирпиченко ; науч. консультант Н.И. Дубинина]. – Репр. изд. – Хабаровск : ДВГНБ, 2008. – 291 с.
3. Крадин, Н. П. Старый Хабаровск: Портрет города в дереве и камне (1858-2008) / Н.П. Крадин. – Хабаровск: Риотип, 2008. – 448 с.
4. Иванова, А. П. Организация торговых пространств в русских дальневосточных поселениях середины XIX – начала XX вв. [Электронный ресурс] / А. П. Иванова // Архитектон: известия вузов. – 2006. – №3(15). – URL: [http://archvuz.ru/2006\\_3/32](http://archvuz.ru/2006_3/32)
5. Целуйко Д. С. Исследование планировочной структуры города Хабаровска с помощью инструментов пространственного синтаксиса. Components of Scientific and Technological Progress № 12(90) 2023. – С. 99–104
6. Базилевич М. Е. Архитектурное наследие выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга на Дальнем Востоке России (середина XIX – начало XX вв.)

Вестник гражданских инженеров. – 2020. – № 1 (78) февраль. С. 5–13.

7. Архитекторы и инженеры восточных окраин России второй половины XIX – начала XX века : [монография] / М. Е. Базилевич, Н. П. Крадин, А. П. Иванова [и др.]. – Хабаровск : Издательство ТОГУ, 2023. – 271, [1] с.

8. Дыминская А. В. и др. Объекты культурного наследия (памятники истории и культуры Хабаровского края), изд. 2-е, перераб. и доп. – Хабаровск : Министерство культуры Хабаровского края, 2013. – 247 с.

9. Доходный дом В.Ф. Зандау [Электронный ресурс] Библиотека сибирского краеведения – URL: <http://bsk.nios.ru/enciklopediya/dohodnyy-dom-vf-zandau> (Дата обращения: 26.04.2024)

## Результаты процедуры рецензирования статьи

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

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

Предметом исследования, как указал автор в заголовке представленной для публикации в журнале «Урбанистика» статьи («Стилистические особенности застройки улицы Муравьева-Амурского в г. Хабаровске в дореволюционный период»), является совокупность стилистических особенностей застройки улицы Муравьева-Амурского в г. Хабаровске в дореволюционный период. Соответственно, застройка улицы Муравьева-Амурского в г. Хабаровске в дореволюционный период задекларирована в заголовке в качестве объекта исследования, что вполне логично и соответствует целеполаганию исследования в тексте статьи.

Автор, опираясь на историческую хронологию застройки рассматриваемого объекта, атрибутирует основные его элементы (строения), подтверждая собственные аналитические выкладки репрезентативными иллюстрациями (фотографиями) конкретных архитектурных объектов.

Вполне аргументировано автор осуществляет стилистическую типологию проанализированного комплекса строений (русский стиль, ретроспективизм, «кирпичный» стиль и модерн), раскрывает исторические социокультурные факторы застройки, принципы отнесения всего комплекса строений к сформировавшемуся историко-культурному ансамблю, имеющему уникальные черты, требующие дальнейшего изучения и комплексных мер по сохранению и популяризации.

Таким образом, в целом предмет исследования рассмотрен на достаточно высоком теоретическом уровне. Статья достойна публикации в авторитетном научном журнале «Урбанистика». Но рецензент отмечает, что целеполагание перспективных дальнейших исследований рассмотренного комплекса строений улицы Муравьева-Амурского в г. Хабаровске желательно непосредственно увязать с полученными в результате исследования автора результатами, чтобы читателю стала очевидной ценность предпринятой автором типологии совокупности стилистических особенностей застройки. Рецензент подчеркивает, что речь идет не о серьезной методической или стилистической ошибке, а о возможности и целесообразности усилить итоговый вывод, представленный автором на текущий момент лишь кратким заключением.

Методология исследования, основанная на атрибуции и стилистической типологии застройки улицы Муравьева-Амурского в г. Хабаровске, вполне релевантна программе исследования. Научно-познавательные задачи подчинены логике историко-биографического повествования, а аналитические выкладки автора — определению историко-культурной ценности анализируемых архитектурных объектов. В целом итоговый вывод является логическим следствием приведенных в аналитической части



статьи аргументов, хотя, по мнению рецензента, может быть несколько усилен.

Актуальность обращения к выбранной теме автор поясняет тем, что в опубликованных на данный момент исследованиях архитектуры Хабаровска «отсутствует целостный взгляд на процесс эволюционного развития ансамбля центральной улицы Хабаровска – Муравьева-Амурского, анализ и осмысление стилистических особенностей которого имеет важное значение для понимания общих процессов формирования образа города». Научная новизна, выраженная в авторской типологии совокупности стилистических особенностей застройки улицы Муравьева-Амурского в г. Хабаровске в дореволюционный период, не вызывает сомнений и заслуживает теоретического внимания.

Стиль текста автором выдержан строго научный, хотя, по мнению рецензента не помешает дополнительная его литературная вычитка: к примеру в первом предложении («Архитектурно-градостроительное оформление Тихоокеанских рубежей Российской империи во второй половине XIX – начале XX в. связанное со строительством новых городов и поселений и созданием транспортной инфраструктуры проходило в общем русле развития российского зодчества, но в тоже время имело свои отличительные особенности, обусловленные удаленностью региона и спецификой административно-территориального и социально-экономического развития его отдельных городов») содержит необоснованный деепричастный оборот, — пунктуационную ошибку, которая в силу сложности предложения нелегко обнаружить «замыленным» глазом, но портящую читателю общее впечатление от статьи.

Структура статьи соответствует логике изложения результатов научного исследования, но содержание итогового заключения рецензент рекомендует усилить.

Библиография, учитывая опору автора на анализ эмпирического материала, в целом раскрывает проблемное поле исследования, хотя автор и проигнорировал возможность позиционирования результатов своего исследования в международном поле тематических дискуссий (нат зарубежной научной литературы близкой по тематике за последние 3-5 лет).

Апелляция к оппонентам в статье корректна и, в принципе, достаточна.

Интерес читательской аудитории журнала «Урбанистика» к представленной статье обеспечен, и после небольшой доработки её можно рекомендовать к публикации.

## **Результаты процедуры повторного 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 «Стилистические особенности застройки улицы Муравьева-Амурского в г. Хабаровске в дореволюционный период», в которой проведено исследование уникальных архитектурных объектов дальневосточного города.

Автор исходит в изучении данного вопроса из того, что архитектурно-градостроительное оформление Тихоокеанских рубежей Российской империи, во второй половине XIX – начале XX веков связанное со строительством новых городов и поселений и созданием транспортной инфраструктуры, проходило в общем русле развития российского зодчества, но в тоже время имело свои отличительные особенности, обусловленные удаленностью региона и спецификой административно-территориального и социально-экономического развития его отдельных городов. Статус Хабаровска как административного центра региона и, как следствие, размещение в его границах большого числа гражданских и военных ведомственных учреждений во многом

определили характер развития его архитектуры, наиболее ярко проявившийся в формировании ансамбля центральной магистрали города – Муравьева-Амурского.

Проведя анализ научной обоснованности изучаемой проблематики, автор отмечает наличие достаточного количества трудов ученых историков и архитекторов, рассматривавших различные аспекты историко-архитектурного развития Дальнего Востока. Однако, как замечает автор, в научном дискурсе отсутствует целостный взгляд на процесс эволюционного развития ансамбля центральной улицы Хабаровска – Муравьева-Амурского. Анализ и осмысление стилистических особенностей, имеющих важное значение для понимания общих процессов формирования образа города, и составляет научную новизну данного исследования. Актуальность исследования обусловлена необходимостью изучения объектов историко-культурного наследия как средства формирования культурной идентичности с целью их сохранения для последующих поколений.

Методологической основой исследования явился комплексный подход, включающий общенаучные методы анализа и синтеза, историко-культурный метод, анализ проектной документации. Теоретической основой исследования явились труды Базилевич Е.М., Баклыского П.В., Целуйко Д.С. и др. Эмпирическую базу составили образцы архитектуры Хабаровска второй половины XIX – начала XX веков.

Целью исследования является выявление особенностей архитектурного ансамбля центральной улицы Хабаровска – Муравьева-Амурского.

На основе историко-культурного анализа автор делает вывод, что эволюция застройки Хабаровска стала отражением общих процессов историко-культурного и социально-экономического развития города, прошедшего путь от военного поста до крупного регионального торгово-административного центра.

Как констатирует автор, исторический архитектурный ландшафт столицы Хабаровского края уникален и содержит несколько гармонично сочетающихся слоев культурного наследия от классицизма до неоклассики.

Изучив стилистические и композиционные особенности улицы Муравьева-Амурского, автор приходит к выводу, что в структуре ее застройки нашли отражение мотивы всех стилистических течений, господствовавших в отечественной архитектуре на рубеже XIX–XX в., подвергшихся, в силу географических и социокультурных особенностей региона, определенной смысловой и формотворческой трансформации, определив тем самым неповторимый колорит центральной части города.

В заключении автором представлен вывод по проведенному исследованию, в котором приведены 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 объектов историко-культурного наследия определенных российских регионов, возможностей их охраны и восстановления 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 исследования состоит всего лишь из 9 источников, однако данное количество представляется достаточным для обобщения и анализа научного дискурса по исследуемой проблематике ввиду специфики объекта исследования.

Представляется, что автор выполнил поставленную цель, получил определенные научные результаты, позволившие обобщить материал. Следует констатировать: статья может представлять интерес для читателей и заслуживает того, чтобы претендовать на опубликование в авторитетном научном издании.

Урбанистика

Правильная ссылка на статью:

Пугачева Е.А., Ким А.А., Пакулова Е.П., Чернышова А.В. Архитектура железнодорожных станций города Шэньяна первой половины XX века // Урбанистика. 2024. № 2. DOI: 10.7256/2310-8673.2024.2.70677 EDN: YDMQVG URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=70677](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=70677)

## Архитектура железнодорожных станций города Шэньяна первой половины XX века

**Пугачева Екатерина Алексеевна**

ORCID: 0009-0004-2841-3699

ассистент, кафедра Архитектуры и Градостроительства, Тихоокеанский Государственный Университет

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

✉ [km.904@yandex.ru](mailto:km.904@yandex.ru)



**Ким Антон Андреевич**

ORCID: 0000-0002-3739-5048

кандидат архитектуры

доцент, кафедра Высшая школа архитектуры и градостроительства, Тихоокеанский государственный университет

680035, Россия, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 136, каб. 527ц

✉ [ant.kim@mail.ru](mailto:ant.kim@mail.ru)



**Пакулова Екатерина Павловна**

студент, кафедра Архитектуры и Градостроительства, Тихоокеанский Государственный Университет

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

✉ [2022100451@pnu.edu.ru](mailto:2022100451@pnu.edu.ru)

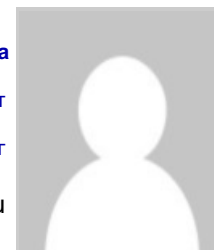


**Чернышова Анастасия Витальевна**

студент, кафедра Архитектуры и Градостроительства, Тихоокеанский Государственный Университет

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

✉ [2022100433@pnu.edu.ru](mailto:2022100433@pnu.edu.ru)



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

**DOI:**

10.7256/2310-8673.2024.2.70677

**EDN:**

YDMQVG

**Дата направления статьи в редакцию:**

06-05-2024

**Дата публикации:**

13-05-2024

**Аннотация:** Работа посвящена выявлению и определению образных и планировочных особенностей железнодорожных вокзалов в г. Шэньяне, построенных в первой половине XX века. Объектом исследования являются железнодорожные вокзалы города Шэньян в рассматриваемый период. Предметом исследования являются особенности композиционных и объемно-планировочных решений зданий железнодорожных вокзалов. В ходе работы подробно рассмотрены основные архитектурно-композиционные приемы, которые использовались архитекторами при строительстве Российского, Южного, Северного и Восточного железнодорожных вокзалов. Выявлены стилистические особенности, которые отсылают к западноевропейской, китайской и японской архитектуре. Кратко рассмотрена история их строительства, а также указаны объекты, которые послужили аналогами для проектируемых станций. Проанализировано, каким образом каждый вокзал влиял на формирование композиционной структуры города и на развитие градостроительной инфраструктуры. Для получения исходного материала был проведен анализ литературных и цифровых источников, картографических и фотоматериалов, в т. ч. архивных. Стилистический и композиционный анализ позволил определить первоначальный облик объектов, а также выявить основные закономерности стилистических приемов. Впервые был проведен комплексный анализ развития архитектуры железнодорожных вокзалов города в разрезе национальных особенностей развития архитектуры и градостроительства, что позволило выявить кросскультурную преемственность. Выявлена роль железнодорожных вокзалов в формировании градостроительной структуры. Отмечена высокая роль стиля и композиции как средства трансляции политического влияния. В ходе исследования выделено три подхода к проектированию станций, основанных на национальном признаке. Русские проектировщики рассматривали данную станцию как второстепенную, что отразилось на применении типовых приемов проектирования и слабой проработке градостроительной роли. Японские архитекторы проектировали станцию, основываясь на типологии аналогичных объектов в метрополии. Характерен комплексный подход, когда станция изначально закладывалась в качестве центра развития поселения. Китайские строители преследовали цель показать независимость национальной архитектуры от внешнего влияния, что отразилось в формировании образного решения, характерного для китайско-западной архитектуры рассматриваемого периода, которая отличалась нарушением пропорции и тектоники при использовании элементов европейской архитектуры. Также для станций, построенных китайскими проектировщиками, характерно отсутствие интеграции в существующее градостроительное положение, что было в дальнейшем частично ликвидировано в период Маньчжоу-го.

**Ключевые слова:**

железная дорога, железнодорожная станция, архитектура, градостроительство, КВЖД, ЮМЖД, Шэньян, Мукден, Маньчжоу-го, Китай

*Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда № 23-78-01188, <https://rscf.ru/project/23-78-01188/>*

**Введение.** Современный этап развития городов Северо-Восточного Китая начался в конце XIX в. и связан с началом строительства КВЖД как первой железнодорожной магистрали региона. Особенностью такого развития стало практически полное игнорирование сложившихся исторических китайских и маньчжурских поселений, в результате чего новые города строились либо на практически неосвоенных местах, либо на некотором отдалении от сложившихся национальных поселений. Такой подход позволил как апробировать новые градостроительные приемы, так и в значительной степени повысить роль железнодорожных вокзалов, которые стали выступать центрами развития поселений. Одним из наиболее ярких примеров такого развития является Шэньян, также известный как Мукден. Являясь одним из наиболее древних и крупных городов региона, Шэньян отличался применением классической китайской ортогональной планировки, вписанной в квадрат, которую получил, будучи столицей династии Цин в 1636–1644 гг. Однако при трассировке железнодорожной линии историческая часть города сознательно была оставлена в стороне, и основное развитие было сосредоточено на новом «колониальном» городе, центрами которого последовательно выступали различные железнодорожные вокзалы.

**Обзор литературы.** В отличие от центральных регионов Китая, история маньчжурской архитектуры изучена в меньшей степени. Российская научная школа сыграла значительную роль в изучении региона, благодаря изучению архитектурного наследия русских архитекторов и инженеров времен строительства КВЖД и белой эмиграции, что, в свою очередь, было обусловлено как сохранившимся материальным наследием, так и большим количеством русскоязычных архивных материалов экспортировавшихся советским правительством в 1940-х и 1950-х годах в Советский Союз. Можно выделить таких исследователей, которые в своих работах изучали влияние КВЖД, которая сыграла огромное значение для развития территории Маньжурии: Е. А. Пугачева [11], Ю. В. Ордынская [21]. В свою очередь Н. П. Крадин [3], С. С. Лёвшин [4], А. П. Иванова [5, 6], Е. В. Глатоленкова [7] в основном занимались изучением архитектуры новых городов (станций), архитектура которых совмещала в себе европейские и китайские традиционные элементы. В работах М. Е. Базилевича [8, 9], Д. С. Целуйко [10], Т. А. Смольяниновой [11, 12] рассматриваются отдельные типы зданий, расположенных по всему Китаю.

Среди китайских ученых можно выделить работы Ю. Ли [13], Б. Ю [14], в работах которых рассматриваются отдельные здания различных китайских городов. В целом, вопросы городского развития в Маньжурии в первой половине XX века неоднократно поднимались в научном дискурсе, в том числе в исследованиях развития железнодорожного строительства Э. Денисона и Г. Жэня [15], Л. Видуара и В. Зацепина [16].

Архитектура Шэньяна известна прежде всего своими императорскими гробницами и дворцом, которые были изучены в работах С. Ляна [17], В. И. Лучковой [18] и А. А. Хисамудинова и Т. Чу [19]. В то же время существует значительно меньше публикаций, посвященных архитектуре Шэньяна первой половины XX века, особенно по сравнению с такими городами, как Харбин, Чанчунь и Далянь. Многие из них были написаны

японскими авторами, что в первую очередь связано с высокой ролью Японии в формировании облика города этого периода: Б. Чэн и др. [20], Л. Тан и др. [21].

**Материалы и методы.** Материалами для анализа построенных железнодорожных станций в Шэньяне в первой половине XX века послужили различные литературные и цифровые источники, а также картографические материалы. Анализ архивных снимков позволил определить первоначальный облик объектов, а также выявить основные закономерности стилистических приемов.

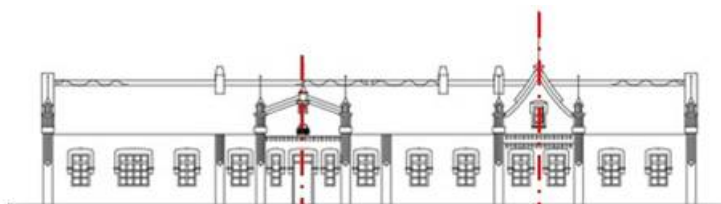
**Российская железнодорожная станция Мукден.** Появление первой железнодорожной станции относится к 1898 году, когда после подписания договора о строительстве КВЖД на всей арендованной у Китая территории Российская империя начала возводить небольшие поселения — железнодорожные станции вблизи существующих китайских городов.

Вблизи города Шэньян также была заложена станция, которая, несмотря на крупные размеры города и его потенциальное стратегическое значение, была запроектирована согласно требованиям станций IV класса [22]. В соответствии с типовыми чертежами КВЖД здесь подразумевалось возведение небольшого количества построек: пассажирского здания, фанзы для китайцев, службы движения, охраны станции, станционной казармы, службы и охраны пути, путевой казармы, жилых участков с огородами.

При этом, как и на других станциях КВЖД, именно пассажирское здание являлось главным объектом и выступало в качестве композиционного центра будущего поселения. Таким образом, оно становилось визитной карточкой города благодаря тому, что гости города видели именно эту постройку первой и последней при посещении поселения.

Рассматривая архитектуру здания, можно отметить, что, несмотря на расположение на станции IV класса, здесь был применен индивидуальный архитектурный проект, отличающийся от представленных в альбомах чертежей КВЖД типовых станций, но соответствующий им объемом и композиционным построением [22]. Анализ исторических фотографий показал, что, вероятнее всего, до постройки рассматриваемой станции она временно размещалась в небольшой типовой постройке. Однако уже как минимум к 1905 г. основное здание было возведено.

Одноэтажная асимметричная постройка сочетала элементы европейской и китайской архитектуры (рис. 1). При этом, в отличие от ряда типовых проектов, китайские элементы были не выражены и ограничивались декором конька в виде барельефа дракона и завершения в виде традиционного китайского чивэня. Не совсем ясно, данная задумка являлась сознательным замыслом авторов или же результатом привлечения на строительные работы местных строителей. Фасады здания были довольно типовыми для станций, располагавшихся в южной части линии КВЖД. Декор ограничивался применением наборных пилястр и сандриков с наличниками, доходящими до половины высоты окна. А подкарнизный пояс декорировался зубчиками.



*Рисунок 1. Станция Мукден. Фасад со стороны привокзальной площади. Реконструкция Е. А. Пугачевой по фотоматериалам [\[23, 24\]](#).*

Основные композиционные оси проходили по фронтонам вставкам, центральная из которых использовалась в качестве главной входной группы. Завершение фронтонов акцентировалось применением парапетных тумб, которые подчеркивали вертикальное направление пилястр, а отбивка от основной плоскости стены была выполнена в виде зубчиков. Такой слабый карнизный пояс из далека создавал ощущение щипцового завершения. Углы наклонов фронтонов, а также их проработка отличались в нюансах и придавали выраженную асимметрию композиции фасадов со смещением композиционной оси к краю фасада.

После захвата Мукдена японскими войсками в 1905 г. центральная часть и кровля были разрушены. При восстановлении здания центр был надстроен массивным парапетом, благодаря чему композиционный центр сместился в эту зону, что больше соответствовало принципам японской архитектуры. Кровля получила меньшие карнизные выносы с опорой на карнизный пояс без применения кобылок, что также соответствовало принципам азиатской архитектуры.

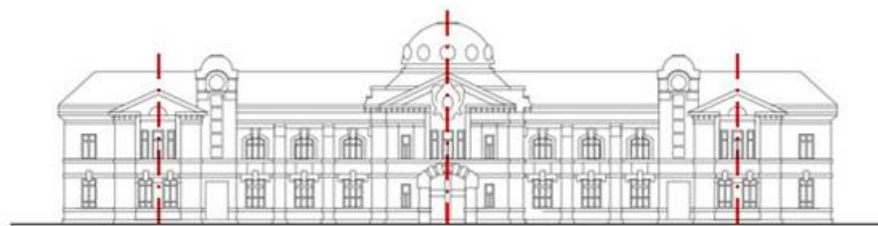
В связи с тем, что станция относилась к IV классу, градостроительная композиция ограничивалась созданием одной главной улицы, ведущей к привокзальной площади. Такой подход существенно отличает развитие градостроительной структуры Шэньяна от более значимых станций, где подразумевалось формирование лучевых систем, одновременно служащих разгрузочными артериями. Таким образом, на момент формирования русского «колониального» города градостроителями не был заложен потенциал существенного роста территории.

**Южный железнодорожный вокзал.** После поражения России в Русско-Японской войне по Портсмутскому мирному договору Шэньян перешел в зону японского контроля. Приобретенная Японией железнодорожная магистраль между станцией Чанчунь и Лушунью (Порт-Артур) была переименована в Южно-Маньчжурскую железную дорогу (ЮМЖД), а прежнее здание вокзала было снесено. Километром южнее в 1910 г. была возведена новая железнодорожная станция, которая впоследствии достраивалась еще долгие годы. Проект был разработан японцем Такеши Ота, а затем доработан Сотаро Ёсидой. Первый этаж станции использовался в качестве зала ожидания, а второй этаж первоначально использовался гостиницей «Ямато» с более чем 20 номерами.

Здание вокзала Шэньян было построено в стиле тацуно (рис. 2). Оно представляет собой симметричное двухэтажное краснокирпичное здание с серо-зеленым куполом и круглым световым люком в нем. Здание отличается сложной многоосевой композицией, проходящей по ризалитам и башням, а также разноплановостью плоскостей, которая достигается сложной формой плана. Такая усложненная композиция привела к использованию разных элементов декора на различных частях фасада (рис. 3). Превалирующими были треугольные фронтоны, широкие карнизы, лепнина, круглые световые люки на трех куполах, на центральном куполе — резные круглые окна.





*Рисунок 2. Южный железнодорожный вокзал [25]**Рисунок 3. Южный железнодорожный вокзал. Фасад со стороны привокзальной площади*

Одним из связующих элементов этой композиции являлось характерное для стиля тацуно цветочное решение, которое базировалось на контрасте декоративных элементов из белого мрамора, как правило в виде горизонтальных поясов, пилястр и наличников, с основным материалом фасада из красного кирпича. Именно эти вставки и придавали композиционную целостность зданию и объединяли различные композиционные группы.

При учете высокой степени типологизации объектов японской архитектуры можно говорить об использовании аналогов, расположенных в метрополии. Вероятнее всего, для данного проекта в качестве такового выступал Токийский вокзал (рис. 4), проектированием которого занимался Кинго Тацуно, в честь которого в дальнейшем будет назван стиль тацуно [10]. Несмотря на разные масштабы объектов, можно выделить применение сложных планов с системами локальных композиционных осей, подчиненных основным входным группам, акцентированным купольными завершениями. Характерным стилистическим приемом является рассечение плоскости стен из красного кирпича тягами белого цвета. Это решение можно увидеть во многих других работах Тацуно, таких как Киотский филиал Банка Японии (1906 г., ныне Музей культуры Киото) и бывший головной офис Банка Мориока (1911 г.).

*Рисунок 4. Токийский вокзал*

Стоит отметить, что Токийский вокзал сам, в свою очередь, являлся переосмыслением Центрального вокзала Амстердама (рис. 5), спроектированного Койперсом. При этом, несмотря на схожесть композиционных и стилистических приемов в виде применения локальных композиционных осей, подчёркивающих башенками, в Токийском вокзале в большей степени прослеживается влияние барочных форм с их сложными куполами, в то время как Амстердамский вокзал является аллюзией неоготики с характерными острыми щипцами, шатрами и шпилями башен.



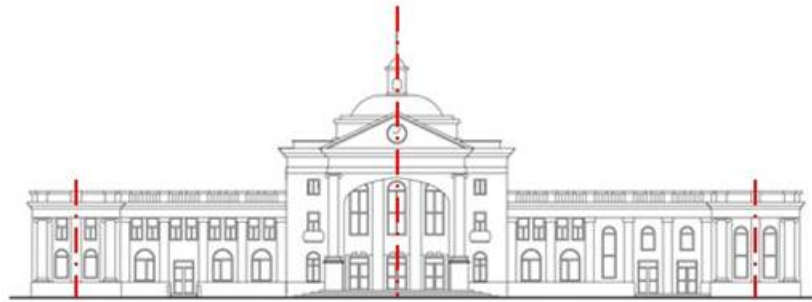
*Рисунок 5. Амстердамский вокзал*

Сложно переоценить градостроительное значение вокзала. Отказавшись от утилитарной планировки, заложенной русскими зодчими, и расположив станцию на еще не застроенном месте, японские градостроители применили систему трехлучей, которая использовалась на станциях более высокого класса. Именно эта система, сходящаяся на железнодорожном вокзале, предопределила композиционное развитие города на ближайшие десятилетия, а также повлияло на развитие ансамблей улиц и площадей. Так изначально стала застраиваться привокзальная площадь, где в стилистике превалировали объекты, выполненные в стиле Тацуно. От центральной площади в схожей стилистике стали застраиваться фасады основных улиц трехлучей, что позволило сформировать единый градостроительный ансамбль. Данная система оказала значительное влияние на развитие городского пространства и продолжила свое развитие в период Маньчжоу-го.

**Восточный железнодорожный вокзал.** История этого вокзала начинается с решения властей Фэнхая в 1922 г. о строительстве частной железной дороги Фэнхай, связывающий Шэньян с Цзилинем через Мэйхэкоу [\[26\]](#). Таким образом этот железнодорожный вокзал не являлась частью системы ЮМЖД и располагалось вне зоны японских «колониальных» кварталов.

Все строительство железной дороги и сопутствующей инфраструктуры осуществлялось полностью под руководством китайских инженеров с использованием материалов отечественного производства и китайских средств, что отражало сильное национальное самоуважение и показало, что китайцы могут строить железные дороги и вокзалы самостоятельно, не полагаясь на иностранные силы, чье влияние в регионе было огромно на тот момент.

Здание Восточного железнодорожного вокзала Шэньяня выполнено из армированного бетона. Главный фасад симметричен (рис. 6), центральный блок трехэтажный, имеет темно-зеленое купольное завершение, под которым располагается световой павильон. Восточное и западное крыло двухэтажные. Здание является классическим представителем так называемого китайского-западного стиля, при котором эклектически сочетались различные элементы и мотивы западной архитектуры. В рассматриваемом здании преобладают элементы неоклассицизма, которые проявляются в виде гипертрофированного портика на фасаде, выходящем на привокзальную площадь, и колоннады, выходящей на железнодорожные линии.



*Рисунок 6. Восточный железнодорожный вокзал. Фасад со стороны привокзальной площади*

Однако пропорции пилястр в виде ионического ордера, а также решение портика в виде аркады с эллиптической формой арки, и несомасштабный замковый камень, играющий сугубо декоративную роль, выдают характерные черты китайской архитектуры первой трети XX в. и показывают относительную незрелость китайской архитектуры, которая только начала перестраиваться в рамках влияния международных архитектурных школ.

Также стоит отметить, что при проектировании здания оно не было вписано в генеральный план развития города. Фактически вокзал был построен на периферии китайской части поселения без учета его дальнейшего градостроительного развития. Всё это привело к отсутствию каких-либо парадных подъездов к привокзальной площади, которая носила сугубо утилитарный характер. Такой подход к проектированию шел вразрез с подходом японских и русских градостроителей, которые интегрировали вокзалы в существующую городскую среду.

Уже после образования Маньчжоу-го ввиду слабого освоения данного района был разработан проект формирования градостроительного ансамбля, основанного на ортогональной планировке и применении трехлучья, сходящегося к вокзалу. Данная планировочная структура сохранялась как минимум до 1960-х гг., однако ввиду отсутствия репрезентативных объектов на проложенных улицах, к сегодняшнему дню утрачена. Таким образом, в период Маньчжоу-го была предпринята попытка объединить разрозненные точки в единый градостроительный ансамбль в соответствии с принципами японской градостроительной школы.

### **Северный железнодорожный вокзал**

Строительство Северного вокзала во многом схоже со строительством Восточного железнодорожного вокзала. Здесь также основными заказчиками выступали власти китайской части города, что отразилось в привлекаемых проектировщиках, стилистике и композиции объекта, а сама станция относилась не к ЮМЖД, а к Пекинско-Мукденской железной дороге.

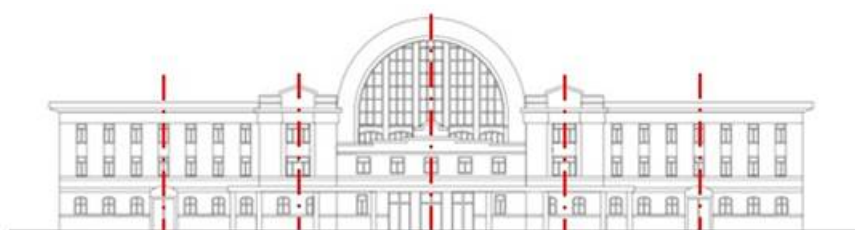
Так проектировщиком бывшего Северного вокзала стал известный архитектор Ян Тинбао, который работал над проектом вместе с Лян Сычэном. В 1926 году правительство Шэньяня объявило тендер на строительство новой станции, в котором участвовали многие иностранные проектировщики. Сначала Ян Тинбао хотел спроектировать терминал в Ляонине в виде современного здания в европейском стиле, но железнодорожные власти Цзиньфэна и другие коллеги предпочли использовать композицию железнодорожного вокзала Цяньмэнь в Пекине (рис. 7) <sup>[26]</sup>, таким образом фиксируя конец и начало железнодорожной линии.



*Рисунок 7. Железнодорожный вокзал Пекина Цяньмэнь*

Взяв за основу данную концепцию, Ян Тинбао отказался от первоначального дизайна и скорректировал проект, который в итоге победил в конкурсе. Уже в 1927 году был заложен фундамент «Нового вокзала Фэнтянь», который был завершен в 1930 году и был переименован в «Главный вокзал Ляонин».

Рассматривая здание вокзала, необходимо отметить его необычную объемно-пространственную композицию (рис. 8). Как и Восточный вокзал, его можно отнести к образцу китайско-западной архитектуры. При этом источниками заимствования, вероятнее всего, выступали японские постройки, что отразилось в основном членении крыльев зданий, при котором межколонные пространства заполнялись рельефом и акцентировались цветом. Отличием являлись пропорции окон, которые тяготели к 2:3, в то время как в японской архитектуре преобладали пропорции 1:2. Центральная двухэтажная входная группа является характерным примером китайско-западной архитектуры с завершением в виде фронтона, а также применением тонких колонн с шагом интерколумния, равного высоте колонны, что также является особенностью китайской архитектуры, где в основе пропорционирования лежал квадрат. В то же время композиционным акцентом являлась полуциркулярная арка, возвышавшаяся над основным объемом здания. Данный элемент выполнен в стиле модернизма, что вместе с его объемом и высотой делает его резко выделяющимся на фоне основного здания. В то же время эта арка являлась интерпретацией пологой арки пекинского вокзала Цяньмэнь. При этом она проектировалась именно в качестве аллюзии, а не дословного повторения, т. к. в здании Пекинского вокзала она носила роль вспомогательного композиционного элемента.



*Рисунок 8. Северный железнодорожный вокзал. Фасад со стороны привокзальной площади*

В целом Северная станция Шэньяна стала не только самым большим станционным зданием на железной дороге в современном стиле, но и одним из самых запоминающихся городских зданий начала 1930-х гг. Грузовой двор, камера хранения, ресторан, гостиница, вокзальная площадь и другие объекты конечной остановки Ляонин — всё это было частью вокзала. В то же время отсутствие территориального планирования, как и в случае Восточной станции, не позволило включить проектируемый объект в градостроительный ансамбль. При этом ввиду высокой плотности сложившейся застройки уже в период Маньчжоу-го так и не было создано парадного подхода к станции. Таким образом основную роль продолжала играть Центральная станция

Шэньяна.

**Заключение.** Анализ подобранных аналогов позволил выявить кросскультурную преемственность стилистики проектов и их аналогов. Стоит отметить высокую роль архитектурного стиля как средства трансляции политического влияния. Можно заметить, что с течением времени нарастала этажность, длина пролета и площадь остекления, однако происходило сокращение декора, что свидетельствует о проявлении идей модернизма.

Архитектуру вокзалов можно разделить на три типа: российскую, японскую и китайскую. Анализ развития русской станции говорит о ее второстепенном значении, что отразилось в применении типовых приемов проектирования. Несмотря на статус станции IV класса, уже здесь она становилась градостроительной доминантой, на которую замыкалась главная улица. Развитие японской станции показало как преемственность архитектуре метрополии, так и комплексный подход развития, когда объект железнодорожной структуры становился центром развития поселения. Параллельно развивалась архитектура китайских станций, представленных Северным и Восточным терминалом. Для обоих характерно возведение величественных объектов силами китайских архитекторов, инженеров, строителей. При этом архитектура является характерным примером китайско-западного стиля, в котором проявляется отсутствие понимания пропорции и тектоники европейской архитектуры. В целом, данные постройки во многом являлись манифестом китайских властей, показывающим способность самостоятельного проектирования без привлечения иностранных специалистов. Все это выражалось в дисперсном размещении таких объектов и отсутствии их интеграции в градостроительную среду. Уже в период Маньчжоу-го данная интеграция по возможности была выполнена, но в ее основе лежали принципы японской градостроительной школы.

## Библиография

1. 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://e-notabene.ru/urb/article\\_39901.html](https://e-notabene.ru/urb/article_39901.html)
2. Ордынская Ю.В. Факторы образования систем расселения на современном этапе (юг Дальнего Востока России – Северо-Восток Китая). // Урбанистика. 2023. № 3. С.35-43. DOI: 10.7256/2310-8673.2023.3.43828 EDN: UYODEQ URL: [https://e-notabene.ru/urb/article\\_43828.html](https://e-notabene.ru/urb/article_43828.html)
3. Крадин Н. П. Харбин — русская Атлантида. Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2010. 368 с.
4. Левашко С. С. Архитектурная школа Харбинского политехнического института // Русский Харбин, запечатлённый в слове. Вып. 9. Благовещенск : Амурский государственный университет, 2022. С. 108–123.
5. Иванова А. Русские военные инженеры Порт-Артура // Проект Байкал. 2022. № 73. С. 142–149. DOI: 10.51461/pb.73.25.
6. Иванова А. Архитектура Просвещения Дальнего Востока первой трети XX века // Проект Байкал. 2024. № 79. С. 124–133. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2299.
7. Глатоленкова Е. К вопросу об авторах проекта первого вокзала в Харбине // Проект Байкал. 2024. № 79. С. 34–48. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2296.
8. Базилевич М., Иванова А. Русский историко-культурный ландшафт Порт-Артура и Харбина // Проект Байкал. 2024. № 79. С. 118–123. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2298.
9. Базилевич М. Творческая деятельность военного инженера Николая Коновалова на

- Дальнем Востоке // Проект Байкал. 2023. № 78. С.106–111. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/78.2245.
10. Целуйко Д., Смольянинова Т. Архитектурный стиль тацуно в Маньчжурии // Проект Байкал. 2023. № 77. С. 70–77. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2192.
11. Смольянинова Т., Целуйко Д. Развитие архитектуры консульских учреждений в Маньчжурии // Проект Байкал. 2023. № 77. С.78–84. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2195.
12. Смольянинова Т.А. Консульские здания как образ иностранной архитектуры в городах Северо-Восточного Китая // Урбанистика. 2023. № 2. С.97-106. DOI: 10.7256/2310-8673.2023.2.38331 EDN: RVDKTJ URL: [https://e-notabene.ru/urb/article\\_38331.html](https://e-notabene.ru/urb/article_38331.html)
13. Dalian Old Shadows / ed. Y. Li. Dalian : People's Fine Arts Publishing House, 1999.
14. Glance Back the Old City's Charm of Harbin (1897–1949). Vol. 1 / chief ed. B. Yu. Beijing : China Architecture & Building Press, 2005. 216 p.
15. Denison E., Ren G. Ultra-Modernism : Architecture and Modernity in Manchuria. Hong Kong : Hong Kong University Press, 2016. 148 p.
16. Harbin to Hanoi : The Colonial Built Environment in Asia 1840 to 1940 / eds. L. Victoir, V. Zatsepine. Hong Kong : Hong Kong University Press, 2013. 316 p.
17. Liang S. Zhong guo jian zhu shi [History of Chinese Architecture]. Beijing : China Building Industry Press. 2015. 555 p.
18. Лучкова В. И. История китайского города. Хабаровск : Издательство ТОГУ, 2011. 442 с.
19. Хисамутдинов А. А., Чу Т. Шэньянский императорский дворец в прошлом и сегодня// Вестник Академии наук Республики Башкортостан. 2023. Т. 48, № 3(111). С. 69–75. DOI: 10.24412/1728-5283-2023-3-69-75.
20. Zhong Guo Jian Zhu Zong Lan: Shen Yang Pian [The Architectural Heritage of Modern China: Shenyang] / B. C. Chen, [etc.]. Beijing: China Architecture Publishing & Media Co., Ltd. 1995.
21. Tang L., Tang J., Guo F. The Cultural Integration Phenomenon of Shenyang Architectural Heritage // Lecture Notes in Civil Engineering. Vol. 279. Singapore : Springer, 2023. P. 631–635 DOI: 10.1007/978-981-19-4293-8\_65.
22. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. М., 1903. 354 с.
23. Холин Н., Ж/д станция. Отступление. Станция Мукден 27 августа 1905 [фотография ; электронный ресурс] // Выставка: Архив доктора Живаго. Через всю страну — на войну. URL: <https://m.russiainphoto.ru/photos/230687/> (дата обращения 07.04.2024).
24. Mukden Temporary Railway Station after Russo-Japan War [фотография ; электронный ресурс] // Wikimedia Commons. URL: <https://cdn2.picryl.com/photo/1906/12/31/mukden-temporary-railway-station-after-russo-japan-war-9c058d-640.jpg> (дата обращения 07.04.2024).
25. The bustling view of Mukden station [фотография ; электронный ресурс] / Taisho Photo Studio // Kyoto University Rare Materials Digital Archive. URL: <https://rmda.kulib.kyoto-u.ac.jp/en/item/rb00030584#?c=0&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-5719%2C0%2C15337%2C2511> (дата обращения 07.04.2024).
26. Lenling S. Liaoning jiyi:Shenyang tieluji "Gudongji" huochezhan, ni zhidao ji ge? [Liaoning Memory: Shenyang Railway Bureau "Antique" railway Station, how many do you know?] [электронный ресурс] // Sohu. URL: [https://travel.sohu.com/a/676156184\\_121124715](https://travel.sohu.com/a/676156184_121124715) (Дата обращения 03.04.2024)

## 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 «Архитектура железнодорожных станций города Шэньяна первой половины XX века», в которой исследованы стилистические и архитектурные особенности железнодорожных построек города Северо-Восточного Китая.

Автор исходит в изучении данного вопроса из того, что современный этап развития городов Северо-Восточного Китая начался в конце XIX века и связан с началом строительства Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) как первой железнодорожной магистрали региона. Особенностью такого развития автор отмечает практически полное игнорирование сложившихся исторических китайских и маньчжурских поселений, в результате чего новые города строились либо на практически неосвоенных местах, либо на некотором отдалении от сложившихся национальных поселений. Такой подход позволил как апробировать новые градостроительные приемы, так и в значительной степени повысить роль железнодорожных вокзалов, которые стали выступать центрами развития поселений.

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

Теоретическим обоснованием исследования послужили труды таких российских и китайских исследователей как М.Е. Базилевич, Ю.В. Ордынская, Смольянинова Т.А., Ю. Ли, С. Лян, Б. Чэн и др. Эмпирическую базу составили различные литературные и цифровые источники, а также картографические материалы и архивные снимки. 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 выявление кросскультурной преемственности стилистики железнодорожных проектов города Шэньян (Мукден).

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.

Выбор объекта исследования автор поясняет тем, что, являясь одним из наиболее древних и крупных городов региона, Шэньян отличался применением классической китайской ортогональной планировки, вписанной в квадрат, которую получил, будучи столицей династии Цин в 1636–1644 гг. Однако при трассировке железнодорожной линии историческая часть города сознательно была оставлена в стороне, и основное развитие было сосредоточено на новом «колониальном» городе, центрами которого последовательно выступали различные железнодорожные вокзалы.

Автором детально исследованы следующие образцы железнодорожных вокзалов города Шэньян: Российская железнодорожная станция Мукден, Южный железнодорожный вокзал (выстроенный японцами в 1910 году в стиле тацуно), Восточный железнодорожный вокзал (построенный китайцами в 1922 году), Северный железнодорожный вокзал (построенный китайскими инженерами в 1926 году).

На основании проведенного анализа автор отмечает взаимосвязь архитектурного стиля и политического влияния. Архитектуру вокзалов автор разделяет на три типа:

русскую, японскую и китайскую. Анализ развития русской станции позволил автору сделать вывод о ее второстепенном значении, что отразилось в применении типовых приемов проектирования. Несмотря на статус станции IV класса, уже здесь она становилась градостроительной доминантой, на которую замыкалась главная улица. Строительство японской станции указывает как на преемственность архитектуре метрополии, так и комплексный подход развития, когда объект железнодорожной структуры становился центром развития поселения. Архитектура китайских Северного и Восточного терминалов является характерным примером китайско-западного стиля, в котором проявляется отсутствие понимания пропорции и тектоники европейской архитектуры. По мнению автора, данные постройки во многом являлись манифестом китайских властей, показывающим способность самостоятельного проектирования без привлечения иностранных специалистов.

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 26 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.



Урбанистика

*Правильная ссылка на статью:*

Веретенникова К.В. Дефиниция города в правовом аспекте градостроительной деятельности // Урбанистика. 2024. № 2. DOI: 10.7256/2310-8673.2024.2.70876 EDN: AVQJKT URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=70876](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=70876)

## Дефиниция города в правовом аспекте градостроительной деятельности

Веретенникова Ксения Вадимовна

кандидат архитектуры

доцент, кафедра градостроительства; Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

190005, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. 2-Я красноармейская, 4

✉ [xyenyaver@gmail.com](mailto:xyenyaver@gmail.com)



[Статья из рубрики "Градостроение"](#)

### DOI:

10.7256/2310-8673.2024.2.70876

### EDN:

AVQJKT

### Дата направления статьи в редакцию:

24-05-2024

### Дата публикации:

31-05-2024

**Аннотация:** В статье представлен общий обзор определения города в правовом аспекте градостроительной деятельности. Актуальность исследования обусловлена отсутствием общепринятого законодательно закрепленного определения города на федеральном уровне, разнообразием трактовок этого понятия на региональном уровне и выявленными случаями несоответствия административных границ реальным городским границам. Это приводит к тому, что установленные категории населенных пунктов часто являются отражением административного управления, а не реальной пространственной структуры; отсутствует четкое понимание степени реальной урбанизации России и количества городов в ней. В исследовании рассмотрены случаи несоответствия административных границ городов их фактическим пространственным характеристикам. Объектом исследования является дефиниция города, предмет исследования – отображение

понятия города в законодательстве, регулирующем градостроительную деятельность. В статье проведен анализ верхнеуровневых нормативных актов, законов об административно-территориальном устройстве различных субъектов Российской Федерации, статистических данных. Выявлены различные подходы к понятию города в законодательстве об административно-территориальном устройстве субъектов Российской Федерации и рассмотрены содержащиеся в них признаки отнесения населенного пункта к категории города. Установлено, что определение города в правовом поле носит размытый характер, теряется его градостроительный и пространственно-планировочный аспект. Город перестает рассматриваться как реальное физическое пространство и подменяется административно-территориальными и муниципальными категориями. Необходима выработка единого понятийного аппарата и закрепленных на федеральном уровне критериев отнесения населенных пунктов к городским, учитывающих региональные особенности. Разработка единой методики определения критериев городской структуры, основанной на пространственных характеристиках, поможет определить количество городов в России и определить реальную степень урбанизации страны.

#### **Ключевые слова:**

город, определение, урбанизация, поселок городского типа, административно-территориальное деление, муниципальное образование, населенный пункт, региональное законодательство, административные границы, критерий

Российская Федерация входит в число высокоурбанизированных стран, большая часть ее населения проживает в городах. Степень урбанизированности, как правило, характеризуется соотношением между городским и сельским населением. Недавняя Всероссийская перепись показала, что в России продолжается урбанизация: на 2021 год в городах проживает 74,8% населения страны, по сравнению с 2010 годом количество городского населения возросло на 1,3 п.п [\[1\]](#). По итогам 2020 года Россия находилась на 67 месте (из 207) в рейтинге стран мира по доле горожан в общей численности населения [\[2\]](#).

Расчет численности населения России проводится Федеральной службой государственной статистики (далее – Росстат). Согласно их методологическим пояснениям, данные о распределении населения на городское и сельское считаются по месту постоянного жительства в городских и сельских населенных пунктах соответственно [\[3\]](#). При этом городскими считаются населенные пункты, утвержденные законодательными актами в качестве городов и поселков городского типа, где обозначение «поселок городского типа» распространяется на рабочие, курортные и дачные поселки. Согласно последней переписи населения, в России свыше тысячи городов (1118), и свыше тысячи (1179) поселков городского типа.

В настоящий момент в России на федеральном уровне не установлены критерии отнесения населенных пунктов к городским. Как и в принципе отсутствует законодательное закрепление понятия города, наряду с порядком отнесения населенного пункта к такой категории. Территориальная организация субъектов РФ находится в ведении самих субъектов и регулируется через законодательство об административно-территориальном устройстве и посредством иных региональных нормативно-правовых актов. Отсюда следует, что критерии выделения городских

населенных пунктов и понятийный аппарат территориальной организации от субъекта к субъекту могут достаточно сильно отличаться. В законодательстве об административно-территориальном устройстве субъектов также встречается уникальная терминология, что подчеркивает региональное разнообразие как форм расселения, так и законодательских подходов к их определению. В качестве примеров можно привести термины *городской поселок (Ленинградская, Красноярская области)*, *пригородный посёлок (Белгородская область, Ставропольский край)* как разновидности категории *поселка городского типа*. Даже внутри одной страны на региональном уровне методика отнесения населенных пунктов к городским может варьироваться, а, следовательно, их количество и степень урбанизированности различных субъектов не подлежат корректному сопоставлению через имеющуюся официальную статистику.

Следует отметить, что до подписания Федеративного договора 31 марта 1992 года вопросы административно-территориального устройства в Российской Федерации регулировались на федеральном уровне. Однако, когда такие административно-территориальные единицы, как края и области, вошли в состав Российской Федерации уже в качестве субъектов, правовое регулирование административно-территориального деления субъектов Российской Федерации перешло в компетенцию самих субъектов [\[4\]](#). До настоящего времени действует Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 17 августа 1982 г. «О порядке решения вопросов административно-территориального устройства РСФСР» в части, не противоречащей Конституции РФ, но четких критериев городского он также не содержит. Для урегулирования единого понятийного аппарата и выделения общепринятых критериев определения городских населённых пунктов назрела необходимость законодательного закрепления принципов административно-территориального деления субъектов РФ и создания методических указаний по разработке региональных законов об административно-территориальном устройстве. Эти вопросы часто рассматриваются в контексте юридических, правовых, экономических и управленческих исследований [\[5;6;7;8\]](#).

С позиции социально-экономической географии также есть озабоченность определения фактической урбанизированности страны. В статье Балабейкиной О. А. и Файбусовича Э. Л., посвященной степени урбанизированности регионов, авторы считают недостаточным для определения степени урбанизированности ограничиваться долей городского населения в процентах. Поэтому предлагают еще три показателя: «плотность населения городов (соотношение численности населения городов региона к площади его территории); густота сети городов (число городов на 10 тыс. км<sup>2</sup>) и средняя людность городов региона» [\[9\]](#). При этом в предлагаемой методике радикально исключены из подсчета поселки городского типа, с отсылкой на ограниченность городских функций в таком типе городских поселений. Следовательно, исследование также базируется на официальной статистике Росстата, используя в качестве городов населенные пункты, утвержденные законодательными актами в качестве таковых. Но официальный статус населенного пункта не всегда отражает его фактическое состояние и часто является прямым отражением административного управления, а не реальной пространственной структуры.

Само понятие *город* в правовом поле размыто, теряется его градостроительный, пространственно-планировочный аспект и подменяется условными единицами, к которым привязаны принятия решений и разработка градостроительной документации. На сегодняшний день территориальная организация субъектов Российской Федерации представляет собой подсистему в общей системе территориального устройства России, включающую в себя как административно-территориальные единицы, так и

муниципальные территориальные единицы – муниципальные образования. На основе таких единиц, составляющих территорию всей страны, функционируют органы государственной власти и местного самоуправления. Административные и муниципальные единицы аналогичного уровня могут как совпадать, так и не совпадать по границам и составу входящих в них населенных пунктов. Следует отметить, что административно-территориальный статус или статус муниципального образования не всегда отражает категорию проживающего в нем населения: городского или сельского. Например, в муниципальном делении в состав городского округа или городского поселения могут входить как городские, так и сельские населенные пункты, а в состав сельских поселений – поселки городского типа. Так, в состав административно-территориальной единицы Свердловской области с названием «город Екатеринбург», помимо населенного пункта – города Екатеринбурга входят 18 сельских населенных пунктов. Закон «Об административно-территориальном устройстве Свердловской области» (N 34-ОЗ от 13.04.2017) отдельно не раскрывает понятие города, только перечисляет его наряду с поселками городского типа как вид городских населенных пунктов. Согласно муниципальному делению вышеперечисленные населенные пункты образуют муниципальное образование со статусом городского округа под названием «город Екатеринбург».

Независимо от административных границ, на территории страны сформирована фактическая система расселения, состоящая из населенных пунктов, которые возникали на протяжении столетий под воздействием множества факторов: географических, национальных, социально-экономических, политических, культурных и других. Населенный пункт, будучи учтенным в административно-территориальном и муниципальном устройстве, сам по себе, как правило, не является ни административно-территориальной, ни муниципальной единицей. Согласно региональному законодательству такая территориальная единица как населенный пункт может быть, как административно несамостоятельной, так и административно самостоятельной. В ходе анализа было выявлено несколько законов об административно-территориальном устройстве, причисляющих населенный пункт к административно-территориальной единице (*Вологодская область, Томская область, Смоленская область, Республика Коми, Краснодарский край*), а города и поселки городского типа – к административно-территориальным статусам.

Дефиниция населенного пункта до недавнего времени также не была закреплена на федеральном уровне, что порождало многообразие определений в рамках региональных правовых актов. В 2022 году в федеральный документ по стандартизации – свод правил 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (далее – СП «Градостроительство») – было добавлено понятие населенного пункта как «пространственно-планировочного образования постоянного проживания населения, имеющего необходимые для обеспечения жизнедеятельности граждан жилые и иные здания и сооружения, собственное наименование и установленные в соответствующем порядке территориальные границы». Данная формулировка обобщает и уточняет определения, предложенные в законах субъектов об их административно-территориальном устройстве, где населенный пункт причисляют то к территориальной единице, то к административно-территориальной единице, а пространственно-планировочный аспект выражается в характеристике среды: населенная территория с сосредоточенной застройкой (*Курская, Липецкая области*), место компактного проживания людей (*Кемеровская область, Республика Хакасия*).

Несмотря на отсутствие общепринятого термина *города*, в правовом поле он активно

используется. Через употребление термина *город* трактуются другие определения, при этом само понятие города не раскрывается. Верхнеуровневые нормативные акты, такие как Градостроительный кодекс РФ и СП «Градостроительство», уклончиво затрагивают данное понятие. Так, в Градостроительном кодексе (*N 190-ФЗ от 29.12.2004*) термин *город* встречается только дважды: в определении градостроительной деятельности, как «деятельности по развитию территорий, в том числе городов и иных поселений», и в названии субъекта – «город федерального значения». Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (*№131-ФЗ от 06.10.2003*) определяет муниципальное образование – городское поселение как город или поселок. Общероссийский классификатор объектов административно-территориального деления причисляет города к объектам классификации, Росстат считает статистику постоянной численности населения, в том числе применительно и к городам. В СП «Градостроительство» термин *город* не встречается, вместо него используются термины: городские населенные пункты и такие муниципальные образования как городские поселения, городские округа и муниципальные округа. В своде правил раскрывается, что городской населенный пункт – это место, где жители преимущественно не связаны с сельскохозяйственным производством и (или) переработкой сельскохозяйственной продукции. Таким образом, согласно своду правил, критерием отнесения населенного пункта к категории города служит исключительно характер занятости населения. Интересно, что Е. Н. Заборова в своей статье «Критерии выделения города как типа поселения» говорит о справедливости представления о городе как поселении с несельскохозяйственной деятельностью не для всех городов. И приводит в пример уральские города, для которых сельскохозяйственная деятельность была важнейшим видом деятельности и жителей на этапе их формирования [\[10\]](#). Хотя для современных городов действительно характерна преимущественная занятость жителей в несельскохозяйственных сферах, одного этого критерия недостаточно для полноценного определения городского статуса.

Классификация городов, в зависимости от общей численности постоянного населения разделяющая их на крупнейшие, крупные, большие, средние и малые, на данный момент представлена в СП «Градостроительство» (*таблица 4.1*). Однако, термин *город* в ней напрямую не употребляется, а представленные группы привязаны именно к понятиям *городских и сельских населенных пунктов*. Прежде эта информация содержалась в Градостроительном кодексе 1998 года, в статье 5 «Типы поселений Российской Федерации», и тогда в самой классификации можно было встретить термин *город*: крупнейшие города, крупные города, большие города и так далее. Также в кодексе было разделение поселений на городские и сельские, где к первым причислены города и поселки, а ко вторым – села, станицы, деревни, хутора, кишлаки, аулы, стойбища, заимки и иные.

Анализ региональных законов об административно-территориальном устройстве демонстрирует применение различных подходов к понятию города. Большая часть регионов ограничивается определением города в разрезе его административно-территориального статуса: город областного/краевого/окружного, районного значения. В таком случае определение дается не для города как населенного пункта в значении пространственно-планировочного образования, а для города как единицы административно-территориального деления. Например, в Республике Хакасия даже в общем определении города он рассматривается как административно-территориальная единица, допускающая наличие в его пределах нескольких населенных пунктов.

Далеко не все субъекты дают определение города как территориальной

пространственной единицы, а предлагаемые определения от субъекта к субъекту значительно разнятся. Исходя из анализа определений города в законах об административно-территориальном устройстве встречаются следующие признаки отнесения населенного пункта к категории города: показатель численности населения и перспектива его роста; процент занятости населения в несельскохозяйственной сфере труда/промышленности; наличие/развитость социальной, инженерной, транспортной, промышленной инфраструктур; уровень благоустройства территории; значение поселения как культурного, экономического центра; характер и этажность застройки; перспектива экономического роста. По количественным показателям численности населения можно проследить, как сильно варьируются подходы у различных субъектов в определении понятия *город*. Так, к городу могут быть причислены населенные пункты с численностью населения от 8 (*Ивановская, Воронежская области*), 10 (*Астраханская, Кемеровская области, Республика Калмыкия*), 11 (*Алтайский край*), 12 (*Новгородская, Ростовская области*), 15 тысяч человек (*Костромская область*). В Ставропольском крае эта цифра достигает значения в 20 тысяч. Некоторые субъекты не прибегают к численным показателям, ограничиваясь более абстрактным определением, и относят города к экономическим и культурным центрам, имеющим важное промышленное, социально-культурное и историческое значение, перспективу дальнейшего экономического развития и роста численности населения (*Тюменская область, Приморский край*). Одно из наиболее подробных определений города дано в Ивановской области. Здесь признак развитости инфраструктуры приобрел количественное выражение в виде площади торговых объектов – свыше 400 кв. м. Также интерес представляет уточнение, что город должен иметь «более двух объектов культурного и исторического наследия федерального или регионального значения».

Кроме отличия обозначенных выше критериев, разницу по трактовке понятия *город* усиливает размытость критериев-триггеров, которые являются основанием для смены категории населенного пункта [5]. Такое разнообразие численных показателей и размытость критериев отнесения населенного пункта к категории *города* в различных субъектах ставят под вопрос достоверность выводов о степени фактической урбанизации России.

Анализируя понятие города в законодательстве субъектов Российской Федерации об административно-территориальном делении, можно заметить его индустриальный характер. Город часто рассматривается как промышленный центр. Например, в Новгородской и Ленинградской областях неотъемлемым атрибутом города является преимущественная занятость трудоспособного населения в промышленности. Очевидна преемственность документации со времен советской урбанизации, когда индустриализация играла ведущую роль в возникновении новых городов. Новые города, создававшиеся вокруг предприятий, часто имели поселковый характер и не развивались как многофункциональные образования [11]. На данный момент это свидетельствует о неадаптивности существующей законодательной базы к концепции постиндустриального города.

Сомнения относительно установленного Росстатом количества городов в стране обусловлены также случаями несоответствия между их реальными и административными границами. В густонаселенных урбанизированных территориях, особенно в агломерациях, бывает сложным точное выделение границ. Иногда города фактически сливаются, но остаются разделенными административными рубежами [12]. В других случаях фактически два отдельных города могут быть объединены в одно муниципальное образование или даже в один населенный пункт. Таким образом, границы городов

начинают носить формальный характер. К примеру, административные границы Норильска включают центральный район и два пространственно разорванных городских района – Кайеркан и Талнах, которые располагаются примерно в 25 километрах от центра к северо-западу и юго-востоку соответственно. Талнах и Кайеркан фактически являются отдельными пространственными структурами, и до 2004 года они имели статусы отдельных городов. Каждый со своей историей, причинами и временем возникновения. Согласно Постановлению Совета Администрации Красноярского края от 29.11.2004 N 298-П об объединении населенных пунктов Норильск, Талнах и Кайеркан были объединены как «фактически слившиеся между собой». Ни о каком фактическом пространственном срастании речи не идет, Талнах и Кайеркан бесспорно являются двумя самостоятельными городскими структурами.

Предположительно, изолированность Норильска от «большой земли», отсутствие сухопутного пассажирского сообщения, формирует уникальное понимание пространственного слияния городской структуры. В контексте Норильска проложенное автомобильное сообщение между Талнахом, Норильском и Кайерканом воспринимается как значительно более тесное слияние по сравнению с аналогичными условиями в центральной России. Возможно, это отражает особую региональную специфику условий крайнего севера, однако данной специфики недостаточно для объединения трех городов в один с позиции рассмотрения фактической пространственной структуры. С натяжкой город Норильск отвечает определению населенного пункта, содержащемуся в законе об административно-территориальном устройстве Красноярского края как «территориальное образование, имеющее сосредоточенную жилую застройку в пределах установленной границы и используемую для проживания людей». Трактовку понятия *город* данный закон не содержит. Также подобное слияние является подменой понятия города в административно-территориальном, муниципальном устройствах. На местном уровне градостроительная документация разрабатывается для муниципальной единицы — городского округа «город Норильск», что, вероятно, стирает значимость пространственной самостоятельности отдельных территориальных единиц. Этот случай не является показательным для перерасчета степени урбанизации Российской Федерации, так как все рассматриваемые населенные пункты в любом случае относятся к городским. Однако это влияет на подсчет количества городов в стране и демонстрирует, что игнорирование пространственных характеристик может приводить к логическим несоответствиям.

## **Заключение**

Понятие города не поддается изучению с позиций одной дисциплины. Город представляет собой столь многогранную сущность, что невозможно дать определение, которое охватило и раскрыло бы все его аспекты. Городское пространство – это сложное, многоструктурное образование, включающее в себя множество компонентов, основным из которых является физическое пространство [\[13\]](#). Однако в правовом поле градостроительной деятельности данное понятие часто понимается в отрыве от пространственного контекста. Город перестает рассматриваться как реальное физическое пространство и подменяется административно-территориальными и муниципальными категориями.

В настоящее время федеральное законодательство не дает четкого определения города и критериев, по которым населенные пункты следует относить к городским. Поскольку методика Росстата основывается на городах и поселках городского типа, определяемых на основании различных критериев, установленных законодательством субъектов

Российской Федерации об административно-территориальном устройстве, в данном вопросе отсутствует единообразие. Без единого понятийного аппарата и закреплённых на федеральном уровне критериев отнесения населённых пунктов к городским, затруднительно проанализировать реальную степень урбанизации страны. Отсутствие полных данных о её состоянии может негативно сказываться на качестве принимаемых государственных политических решений. Следует отметить, что установление общепринятых критериев должно способствовать устранению возникающих логических несоответствий, при этом не умаляя регионального разнообразия, а напротив, учитывая региональные климатические, культурные и экономические особенности.

Несмотря на то, что о городах опубликовано множество книг и научных работ, многие вопросы продолжают оставаться дискуссионными и нуждаются в дальнейшем исследовании: какие населённые пункты в современной России можно считать городами? Какова реальная степень урбанизации Российской Федерации? Как определить количество городов в России, основываясь на их пространственно-экономических характеристиках, а не на нормативно-правовых актах, которые используют различные критерии для причисления их к данной категории? Целесообразно ли учитывать характеристики пространственной структуры при назначении административных границ населённых пунктов и выделении административно-территориальных и муниципальных единиц? Разработка единой методики определения критериев городской структуры, основанной на пространственных характеристиках, могла бы помочь ответить на эти вопросы.

## Библиография

1. Итоги всероссийской переписи населения 2020 года // Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации [Электронный ресурс]: [https://rosstat.gov.ru/vpn/2020/Tom1\\_Chislennost\\_i\\_razmeshchenie\\_naseleniya](https://rosstat.gov.ru/vpn/2020/Tom1_Chislennost_i_razmeshchenie_naseleniya) (дата обращения: 01.05.2024).
2. Список стран по уровню урбанизации // Nonews [Электронный ресурс]: <https://nonews.co/directory/lists/countries/urban-population> (дата обращения: 01.05.2024).
3. Методологические пояснения Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]: [https://rosstat.gov.ru/free\\_doc/new\\_site/perepis2010/croc/Documents/Vol1/methodology.pdf](https://rosstat.gov.ru/free_doc/new_site/perepis2010/croc/Documents/Vol1/methodology.pdf) (дата обращения: 10.05.2024).
4. Свиначев В. В., Саломаткин А. С. Комментарий к статье 10 Федерального закона "Об общих принципах организации местного самоуправления" // ИЗДАНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ [Электронный ресурс]: <http://council.gov.ru/media/files/41d44f2437125c8ea954.pdf> (дата обращения: 10.05.2024).
5. Гатаулина Е. А. Город или село? Анализ законодательства субъектов Российской Федерации // Никоновские чтения. 2015. №20. С.291–297.
6. Степанова Ю. В. Принципы административно-территориального устройства субъектов РФ // Изв. Саратов. ун-та Нов. сер. Сер. Экономика. Управление. Право. 2012. №4. С.116–119.
7. Соловьев Е. В. Статус города: правовые основания присвоения // Марийский юридический вестник. 2014. №11. С.74–79.
8. Фролова Т. А. Понятие «Город» в законодательстве субъектов Российской Федерации об административно-территориальном делении // Пролог: журнал о праве. 2016. №3. С.51–55.
9. Балабейкина О. А., Файбусович Э. Л. Уровень урбанизированности территории Российской Федерации: региональный разрез // Географический вестник =



Geographicalbulletin. 2018. No1(44). С.72–82. doi 10.17072/2079-7877-2018-1-72-82

10. Заборова Е. Н. Критерии выделения города как типа поселения // Градостроительство. 2013. № 10. С.42–45.

11. Лещенко Я. А. Факторы, проблемы урбанизации России и Сибири // Цивилизационные сдвиги в развитии современного города. 2021. С. 221–226.

12. Бабкин Р. А. Современная трактовка «истинных» и «неистинных» городов на примере Московского региона в контексте разработки системы мониторинга социально-экономического развития муниципальных образований РФ // VII Семеновские чтения: наследие П.П. Семенова-Тян-Шанского и современная наука. Материалы Международной научной конференции. Липецк, 2022. С. 47-51.

13. Туркина В. Г. Город как «Топос» // НОМОТНЕТІКА: Философия. Социология. Право. 2009. № 2 (57).

## Результаты процедуры рецензирования статьи

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

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

Предметом исследования в данной статье является определение понятия «город» в законодательстве, регулирующем градостроительную деятельность. Методы исследования включают анализ и сравнительный анализ. В рамках исследования проведен анализ федеральных законов и законов об административно-территориальном устройстве субъектов Российской Федерации и других нормативно-правовых актов с целью выявления и сопоставления определений понятия города, а также анализ статистических и методологических данных Федеральной службы государственной статистики.

Актуальность исследования заключается в фиксации отсутствия законодательного закрепления понятия «город», наряду с порядком отнесения населенных пунктов к данной категории. Ни Градостроительный кодекс, ни свод правил «Градостроительство» не раскрывают понятие «город», а «маскируют» его за иными терминами: городские поселения, городские населенные пункты. Автор уточняет, что понятие города настолько многогранно, привычно и широко употребляемо, что представляет сложность фиксации такого определения. Однако, приведенное в исследовании региональное многообразие трактовок данного понятия, выявляет актуальность и необходимость его унификации.

Научная новизна исследования заключается в самой постановке и анализе проблематики отсутствия определения "город" на законодательном уровне. Таким образом, акцент исследования сделан на обоснование необходимости унификации и усовершенствования правовых норм, что подчеркивает значимость обсуждаемой проблемы и её опосредованное влияние на градостроительную практику.

В своем исследовании автор ставит под сомнение релевантность имеющихся статистических данных о количестве городов в стране и реальной степени ее урбанизированности, приводя обоснованную аргументацию. Исходя из своего анализа автор подмечает, что в существующем правовом поле город подменяется административно-территориальными и муниципальными единицами. По мнению автора категории, присваиваемые населенным пунктам (город, поселок городского типа и иные) не всегда отражают их фактическое состояние и часто является прямым отражением административного управления, а не реальной пространственной структуры. Автор демонстрирует это на приведенном примере несоответствия между реальными пространственными и административными городскими границами.

В заключении представлены выводы, основанные на результате проведенного

исследования, где систематизированы основные положения изложенного материала. В конце обозначены вопросы, требующие дальнейшего отдельного глубокого изучения. Поскольку исследуемый вопрос касается правового аспекта градостроительной деятельности, он также актуален с позиции градостроительного права и юриспруденции. С позиции градостроительства не выработан единый, понятный подход по данному вопросу. Важным выводом является несоответствие между представлениями о городе с фактической пространственной точки зрения и его отражением в градостроительной документации и законодательных актах.

Библиографический список в 13 источников нельзя назвать обширным. Это обусловлено спецификой статьи, большую ее часть занимает обзор федеральных законов, законов об административно-территориальном устройстве субъектов Российской Федерации, документов в области стандартизации, ссылки, на которые приведены непосредственно в теле статьи. Учитывая данный факт, количество использованных источников можно считать достаточным для обобщения материалов по исследуемой проблематике. Статья представляет интерес для специалистов градостроительного права, градостроителей.

Есть ряд мелких технических замечаний к тексту: пропуск слов, кое где неверная пунктуация. Надо: "...была важнейшим видом деятельности ИХ жителей на этапе их формирования", "...но четких критериев городского ПОСЕЛЕНИЯ он также не содержит" и т.п. Приводя в пример город Норильск, можно было бы представить графический материал.

Рекомендую к публикации.

Урбанистика

*Правильная ссылка на статью:*

Карпенко Е.А. Эволюция размещения театров в пространстве города на примере Москвы конца XVII – начала XX века // Урбанистика. 2024. № 2. DOI: 10.7256/2310-8673.2024.2.70923 EDN: FWJRZQ URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=70923](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=70923)

## Эволюция размещения театров в пространстве города на примере Москвы конца XVII – начала XX века

Карпенко Елена Александровна

ассистент, кафедра градостроительства; Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

190005, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. 2-Я красноармейская, 4, оф. 308а

✉ [Elenchik105@yandex.ru](mailto:Elenchik105@yandex.ru)



[Статья из рубрики "Город и массовая культура"](#)

### DOI:

10.7256/2310-8673.2024.2.70923

### EDN:

FWJRZQ

### Дата направления статьи в редакцию:

28-05-2024

### Дата публикации:

04-06-2024

**Аннотация:** Современная тенденция разрастания крупнейших городов создает предпосылки к формированию территориальной несправедливости в распределении культурных ценностей. Одна из ключевых проблем современного театрального градостроительного развития Москвы связана с неравномерным распределением театральных комплексов между ядром города и периферией. Объектом исследования является театр как элемент культурной среды городского пространства. Предметом исследования являются пространственные особенности размещения театра в городской структуре и его влияние на формирование культурного ландшафта города, а также пространственное изменение самого города. Задача исследования – через эволюцию размещения театров в пространстве Москвы конца XVII – начала XX века установить градостроительные взаимосвязи между положением театра в структуре города и

пространственным развитием самого города. Методология исследования на историческом этапе основывается на изучении библиографических источников и картографическом анализе. Изучение современной проблематики включало в себя сбор, актуализацию и визуализацию геоданных о сегодняшнем градостроительном размещении театров. Научная новизна работы заключается в использовании пространственного подхода при исследовании культурной среды города Москвы в ретроспективе конца XVII – начала XX века. Использование пространственного подхода позволяет установить взаимосвязь между социокультурными явлениями и структурой городского пространства Москвы этого периода. В результате исследования были определены характерные временные этапы эволюции размещения театров в пространстве Москвы конца XVII – начала XX века, совмещенные с непосредственным пространственным развитием самого города. На каждом из этапов были сформированы основные пространственные особенности размещения театров. Результаты исследования могут стать отправной точкой для формирования комплексной городской стратегии, направленной на улучшение качества культурной среды города, посредством размещения театральных комплексов.

**Ключевые слова:**

театр, культурное пространство, пространственная организация, городская эволюция, ядро, периферия, историческая картография, Москва, городская структура, геоинформационный анализ

**Введение**

Градостроительное размещение культурных объектов в городе играет ключевую роль не только в развитии города, но и в формировании устойчивых ценностных ориентиров у его жителей. Л.Б. Коган, Л.Н. Коган и Э.А. Орлова – известные специалисты в области исследования культурной среды города. Л.Н. Коган в своих исследованиях выделяет несколько основных характеристик культурной среды города:

- культурой городской пространственной сферы: культуры улиц, дворов, общественных учреждений и т.д. [\[1, с.48\]](#);
- культурным уровнем населения города, его культурными потребностями, интересами и ориентациями [\[1, с.48\]](#).

На протяжении всей истории театр играл и продолжает играть одну из главных ролей в формировании культурной среды города. Эволюция театральной жизни Москвы и ее архитектуры раскрывается в работах А.В.Анисимова, Л.М. Стариковой, С.К.Богоявленского а также в книге «Мир – театр. Архитектура и сценография в России» (А. Г. Степина, А. А. Петрова). Несмотря на это, что история театра и его архитектуры с его появления до конца советского периода обширно изучена, вопросы размещения театров через пространственную призму «культурной среды города» является актуальной задачей.

По официальным открытым данным Министерства культуры Российской Федерации в Москве на 2022 год насчитывается 82 театра [\[2\]](#). Общая вместимость посадочных мест - 59574 места (34166 – основные места, 25408 - места дополнительные) [\[2\]](#). По оценке численности постоянного населения г. Москвы по состоянию на 1 января 2024 в Москве

проживает 7 513 000 человек трудоспособного (мужчины в возрасте 16 – 61 лет, женщины – 16 – 56 лет) населения<sup>[3]</sup>. Исходя из этого можно сделать вывод что на каждого трудоспособного жителя столицы приходится 0,007 места в зрительном зале.

По неофициальным данным, собранным в результате геоинформационного анализа источников открытых данных и их актуализации - театров в Москве и близлежащих районах около 215. Несмотря на показатель, в 2 раза численно превышающий официальные значения, число посадочных мест не растет также пропорционально. Большинство неофициальных театров располагают малыми сценами или вовсе не имеют собственной площадки.

На сегодняшний день театральная жизнь сосредоточена преимущественно в пределах Садового кольца (наибольшая концентрация театров – в Тверском, Арбатском и Пресненском районах). Проживают же в пределах этого региона - 136 080 человек<sup>[4]</sup>, что всего 1,8% от общей численности трудоспособного населения. За пределами центрального административного округа Москвы проживает 94% трудоспособного населения.

Статистические данные усугубляются также отсутствием градостроительного нормирования размещения театров в Москве. Понятие театра как объекта культурно - просветительной деятельности не встречается в актуальном нормативно правовом поле градостроительной документации Москвы. В соответствии с постановлением правительства Москвы от 21 декабря 2021 года N 2152-ПП «Об утверждении нормативов градостроительного проектирования города Москвы в области торговли, обслуживания и обеспечения комфортных и благоприятных условий проживания граждан в объектах жилого назначения» нормированию подвергаются только культурно-просветительные и досуговые объекты (библиотеки, выставочный залы, музеи, клубы, танцевальные залы, дома культуры, многофункциональные развлекательные центры).

Вопрос нормирования театров также поднимался в советское время. Социологические опросы зрителей и обследования проведенные в 1973-1976 годах показали, что частота посещения театров никак не связана с расстояниями до них. Радиус обслуживания здесь не имеет практически никакого значения<sup>[5, с.12]</sup>. Однако и советские исследователи и составители нормативно правовой документации сходятся в одном - транспортная доступность играет важную роль. Для оценки пространственной доступности театров сошлемся на проект региональных нормативов градостроительного проектирования Санкт-Петербурга 2015 года. Расчетный показатель минимально допустимого уровня обеспеченности населения Санкт-Петербурга театрами – 4,74 места с транспортной доступностью до 60 минут<sup>[6]</sup>.

На рис.1 представлено сегодняшнее размещение театров относительно современных административных границ города. Транспортная доступность в пределах 1 – 1,5 часа проиллюстрирована методом построения изохрон.

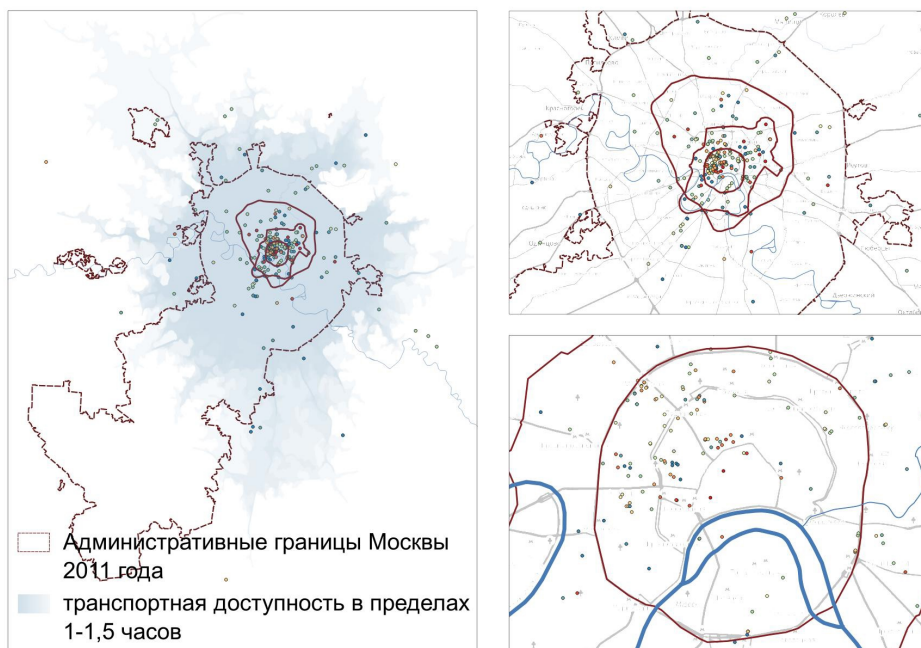


рис.1. Современное размещение театров в Москве и близлежащих районах.

Значительные изменения театрального облика Москвы всегда были обусловлены рядом процессов: политических, экономических, культурно-интеграционных и неразрывно связаны с развитием самого города. История театральных зданий в Москве, как и по всей России, имеет документальные подтверждения начиная с конца XVII века, но в осязаемой перспективе театральная жизнь Москвы воспринимается начиная с Театральной площади (начало XIX века). Хронологические рамки исследования сформированы основными этапами формирования административных границ столицы начиная с конца XVII века и совмещены с историческими этапами формирования театральной жизни Москвы.

### **Конец XVII – начало XVIII века – границу Москвы определяют границы крепостных стен Земляного города.**

Предпосылкой к возникновению театра в это время становится западноевропейский курс Царя Алексея Михайловича [\[7, с.29\]](#). Первым же театральным помещением в Москве становится Потешный дворец в Кремле (построенный в 1651 году как жилые палаты боярина Ильи Даниловича Милославского) [\[8\]](#). К настоящему времени дворец несколько раз перестраивался и утратил свое красноречивое функциональное назначение. В 1672 году была построена «Комедийная храмина» в селе Преображенском, которая продолжала своё существование до 1676 года [\[9, с.12\]](#). По приказу Петра I была построена «Комедийная храмина» на Красной площади (1703-1733) [\[9, с.12\]](#). Театральные представления того времени также давались в театральном зале дома Лефортова, специально оборудованным под эти цели [\[9, с.13\]](#). В 1701 году. Москве открылся первый «школьный» театр при Славяно-Латинской Академии, а основанный по указу Петра I в 1706 году в Лефортово Московский госпиталь также стал площадкой для анатомического театра при медицинском училище [\[7, с.30\]](#). На рис.2 представлены ключевые театральные сооружения того времени и их положение относительно градостроительной структуры города того времени.

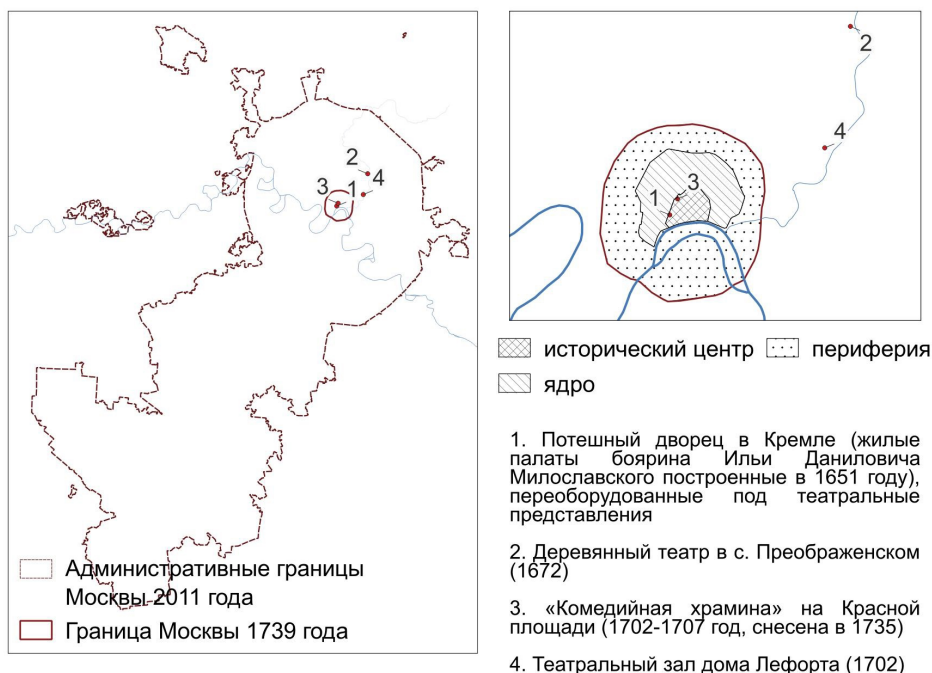


рис.2. Театры Москвы конца XVII – начала XVIII века.

Историческим центром города являлся Кремль, и первый элитарный театр того времени разместился в его границах. Первый публичный театр «Комедийная хранина» разместился в центральной части ядра. Город в то время, по сегодняшним меркам, был компактный. И при численности населения Москвы того времени (около 200 тысяч человек), театр должен был возыметь успех. Однако «Комедийная хранина» на Красной площади, которая вмещала до 400 зрителей не пользовалась успехом среди горожан [9, с.13]. Неподготовленная публика и слабые транспортные связи ядра города и периферии привели к сносу сооружения в 1735г. Тем не менее, место театра в структуре городского ядра было предreshено.

### **Середина XVIII – начало XIX века – граница Москвы формируется по Камер-Коллежский валу.**

В середине XVIII – начале XIX века Москве отводится роль провинциального города в связи с переносом столицы в Санкт – Петербург. В 1710 году население Москвы составляло около 160 тысяч человек. По данным "ревизских сказок" население Москвы в начале XVIII века начало сокращаться, достигнув минимума к 1740 году (138,4 тысячи человек), а затем постепенно начало приближаться к уровню начала века (в 1776 году население Москвы составило 161 тысяч человек) [10]. Перед началом Отечественной войны 1812 года в Москве проживало примерно 270 тысяч человек, а после завершения войны – 215 тысяч [10]. Граница города в 1742 году была расширена до Камер-Коллежского вала [11]. При этом граница была не фактической, а таможенной [11].

На этом историческом этапе периферия Земляного города структурируется и приобретает характер периферии ядра. Периферия смещается до границ Камер-Коллежского вала. В нынешней пространственной организации театральная жизнь уже была полицентричной, но все-таки тяготеющей к ядру. Градостроительное формирование театральной площади в ядре города является отличительной чертой данного периода. Композиционно Театральная площадь представляет из себя прямоугольник, обрамленный четырьмя двухэтажными зданиями с одинаковыми фасадами. Характер линейного размещения театров приобретает район Знаменка (Знаменский оперный дом и



Арбатский театр). Появляются очаги размещения театров на периферии (на северо-востоке – театр Локателли и театр у Красных ворот, на юго-западе – народный театр на Девичьем поле), что отрицательно влияет на их популярность. Театры на периферии не пользовались успехом [\[9, с.16\]](#), основная доля населения все еще проживала в границах Земляного города. Особое место занимают хаотичные очаги домашних крепостных театров в границах Москвы и вне ее. Домашние спектакли подготавливали горожан к восприятию профессионального театра [\[7, с.34\]](#).

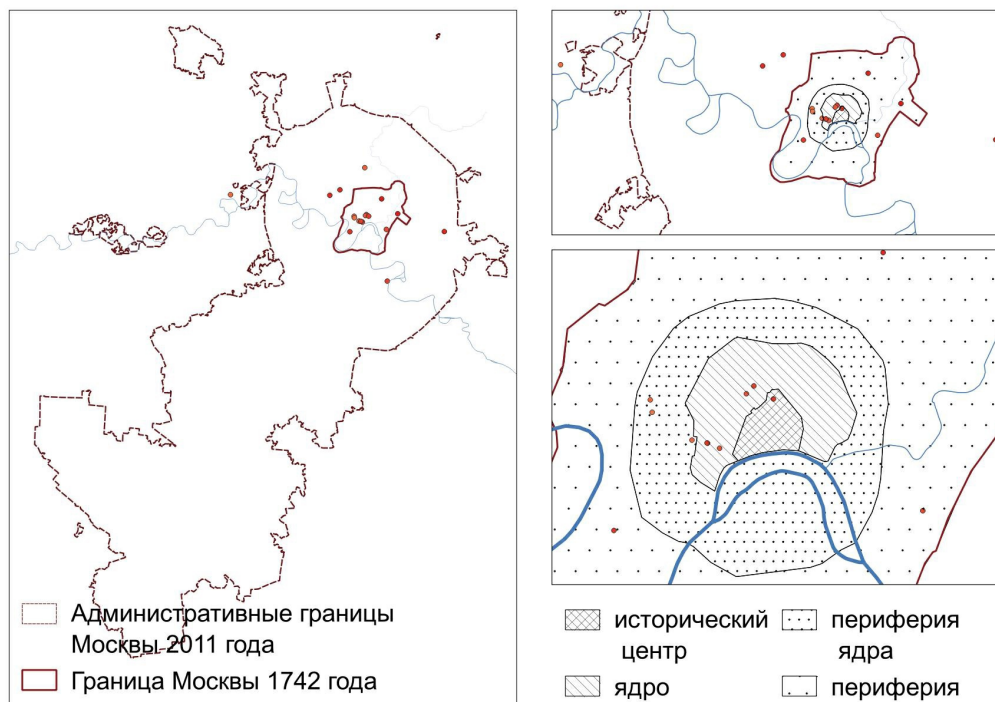


рис.3. Театры Москвы середины XVIII – начала XIX века.

### **Середина XIX века – начало XX века – граница Москвы постепенно расширяется до границ Московской окружной железной дороги.**

В 1851 году была построена железная дорога между Москвой и Санкт – Петербургом, что значительно уменьшило время путешествия между городами. Москва, находясь на перекрестке многих торговых путей в России становится центром транспортной инфраструктуры страны и одним из ключевых железнодорожных узлов России. Миграционный приток в город в середине XIX столетия сопровождается ростом численности населения. В 1840 году в Москве проживало 349,1 тысячи человек, к 1856 году их число возросло до 368,8 тысячи, а к 1868 году достигло 416,4 тысячи человек [\[10\]](#). В ходе Первой Всероссийской переписи населения, которая состоялась 28 января 1897 года, было установлено, что в Москве и ее окрестностях проживало 1426 тысячи человек, причем внутри городской черты насчитывалось около 1 миллиона жителей [\[10\]](#). Граница Москвы постепенно расширяется до границ Московской окружной железной дороги к 1909 году [\[12, с.2\]](#).

Ядро города расширяется, Периферия ядра также расширяется и выходит за границы Камер-Коллежского. Периферия смещается до границ окружной железной дороги. С 1803-1882г. Действовала императорская монополия на проведение театральных представлений [\[13\]](#). Фактически в это время в Москве функционировали только два



театра – Большой и Малый. Сгоревший Большой театр был реконструирован в 1856 году, В условиях монополии возрастает роль театральных студий и любительских театров<sup>[13]</sup>. Театры продолжают развиваться и преобразовываться уже в сформированных исторических узлах. Преимущественно новые театры переоборудуют в особняках в ядре города. Олицетворением этого явления служит Камерный театр купца Лианозова на Камергерском переулке, в 1902 году после реконструкции здания Федором Осимовичем Шехтелем здесь обосновался Московский Художественный театр<sup>[9, с.49]</sup>. Появляется первый цирк<sup>[14]</sup>. Впервые на этом этапе можно проследить районную тенденцию к группированию театров, наибольшая концентрация их в Тверском и Арбатском районах.

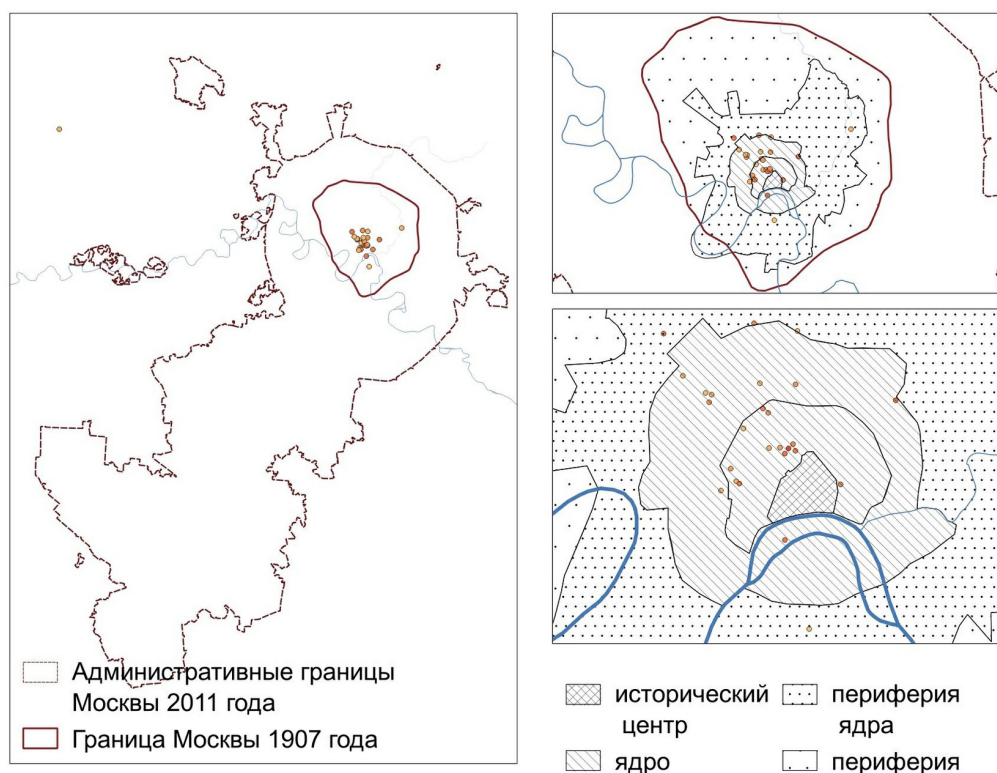


рис.4. Театры Москвы середины XIX века – начала XX века.

### Выводы:

Эволюция размещения театров с конца конца XVII - до началаначала XX века, продемонстрировала, что их размещение благоприятно влияет на структуризацию городской ткани и культурное пространство. Театры того времени тяготели к исторически сложившемуся ядру города. В процессе эволюционного развития из локальных очагов переходили к линейной структуре, а в последствии – районной. Современное уплотнение театрального центра Москвы происходит по принципам начала XX века. Открываются новые и малые сцены уже при существующих театральных империях в 5-ти минутной пешеходной доступности от основной сцены. Организуются новые пространственные формы (театральные дворы).

Город же напротив – разрастается непропорционально ядру. Возникает потребность системного подхода к организации театральной жизни на периферии. В Указе Президента РФ от 24.12.2014 N 808 (ред. от 25.01.2023) «Об утверждении Основ государственной культурной политики» одной из целей государственной культурной политики является «обеспечение доступа граждан к знаниям, информации, культурным ценностям и благам». При этом одним из принципов является «территориальное и

социальное равенство граждан, в том числе граждан с ограниченными возможностями здоровья, в реализации права на доступ к культурным ценностям, участие в культурной жизни и пользование организациями культуры». После расширения Москвы в 2011 году остро встает вопрос об обеспечении жителей Новой Москвы к культурной жизни. Для того, чтобы своевременно реагировать на вызовы и проблемы – необходима разработка комплексной градостроительной стратегии в долгосрочной перспективе направленной на улучшение качества культурной среды города, посредством размещения новых театральных комплексов, а также пространственной реорганизации старых, в особенности на периферийных районах города и бывших постиндустриальных пространствах современной Москвы.

## Библиография

1. Коган Л.Н. Социология культуры. Екатеринбург: УРГУ, 1992. 120 с.
2. Театры. Сводные данные Статистическая информация// Портал открытых данных министерства культуры Российской Федерации [Электронный ресурс]:[https://opendata.mkrf.ru/opendata/7705851331-stat\\_theaters\\_svod](https://opendata.mkrf.ru/opendata/7705851331-stat_theaters_svod)(дата обращения: 05.05.2024)
3. Распределение населения по возрастным группам за 2010-2022 гг.// Управление Федеральной службы государственной статистики по г. Москве и Московской области. [Электронный ресурс]:<https://77.rosstat.gov.ru/folder/64634> (дата обращения: 18.05.2024)
4. Оценка численности г. Москвы на 1 января 2024 года и в среднем за 2023 год // Управление Федеральной службы государственной статистики по г. Москве и Московской области.[Электронный ресурс]:<https://77.rosstat.gov.ru/folder/64634> (дата обращения: 18.05.2024)
5. Анисимов А.В. Формирование системы театрально зрелищных зданий в крупнейших городах, Архитектура СССР, 1979, №10, 64с.
6. Проект нормативов градостроительного проектирования Санкт-Петербурга 2015 года // Правительство Санкт-Петербурга. Комитет по градостроительству и архитектуре [Электронный ресурс]: [http://old.kgainfo.spb.ru/img/flash/2015\\_12\\_30/30122015.pdf](http://old.kgainfo.spb.ru/img/flash/2015_12_30/30122015.pdf) (дата обращения: 18.05.2024)
7. Мир-театр. Архитектура и сценография в России Степина А. Г., Петрова А. А. Москва: Кучково поле, 2017.
8. Старикова Л. "Призвать в Московское государство мастеров комедию делать": У истоков российско-итальянских театральных связей // Современная драматургия. 2011. № 3.
9. Театры Москвы. Время и архитектура Анисимов А.В. Москва: Московский рабочий, 1984
10. Филиппов В. Динамика этнического и конфессионального состава населения Москвы по данным предыдущих переписей. «На пути к переписи»/ Под редакцией Валерия Тишкова — М.: «Авиаиздат» 2003 с.277—313
11. Экологические и топономические потери природных объектов города Москвы Гутников В.А., Страхова В.Н. Градостроительство. 2021.№1(71). с. 70-83.
12. Московской окружной железной дороге 100 лет Калмыков С.В., Мишенев Ю.Д., Рощевкин В.Т., Сенин А.С. Москва: ЛКИ, 2008.
13. Пилюгин А.А. Реформы в Императорских театрах. 1882 год. Из истории организации творческого процесса в русском театре. М., 2003.
14. Пятаева О. В.. "Российский цирк 1900-1917 годов. Очерк истории" Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена, по. 60, 2008, pp. 216-220

## Результаты процедуры рецензирования статьи

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

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

Тема, разрабатываемая автором, является очень обширной и остро дискуссионной. Театр подвергался и подвергается на сегодняшний день пристальному изучению в различных аспектах: театроведческом, культурологическом, социокультурном и архитектурном. Предметом исследования являются пространственные особенности размещения театра в городской структуре и его влияние на формирование культурного ландшафта города и его пространственные изменения.

Методология историко-градостроительного исследования театров основана на изучении библиографических источников, картографическом анализе и «пространственном подходе». Для изучения современного этапа автором произведен сбор, актуализация и визуализация открытых данных геоинформационных источников. Систематизация современных и исторических данных с геоинформационной привязкой является несомненным достоинством проведенного исследования.

Научная новизна работы заключается в использовании указанного пространственного подхода при исследовании культурной среды Москвы в ретроспективе с конца XVII по начало XX века. Автор отмечает, что использование данного метода позволяет установить взаимосвязь между социокультурными городскими явлениями и структурой городского пространства Москвы этого периода.

Автор обращает наше внимание, что сегодняшняя тенденция разрастания крупнейших городов создает предпосылки к зарождению «территориальной несправедливости» для горожан в распределении культурных доминант, что усугубляется к тому же отсутствием градостроительного нормирования размещения театров в Москве.

По результатам исследования определены характерные временные этапы эволюции размещения театров в пространстве Москвы конца XVII – начала XX веков с учетом непосредственного развития самого города: конец XVII – начало XVIII веков – границы Москвы определяют границы крепостных стен Земляного города; середина XVIII – начало XIX века – граница Москвы формируется по Камер-Коллежский валу; середина XIX века – начало XX века – граница Москвы постепенно расширяется до границ Московской окружной железной дороги. Хронологические рамки исследования сформированы основными этапами формирования административных границ столицы, начиная с конца XVII века, и совмещены с историческими этапами формирования театральной жизни Москвы. На каждом из этапов автором были сформулированы основные пространственные особенности размещения театров. Поэтому автор справедливо считает, что результаты данного исследования могут стать отправной точкой для формирования комплексной городской стратегии, направленной на улучшение качества культурного ландшафта города посредством размещения театральных комплексов.

Статья проиллюстрирована графическими изображениями, выполненными автором. Стиль изложения, структура и содержание полностью отвечает предъявляемым требованиям к научной статье.

Библиографический список включает 14 источников. Автор обращается к признанным специалистам в данной области, что способствует надежности исследовательских данных. Не лишним в библиографии была бы монография А. В. Анисимова «Театральные здания Москвы» (М., 2017), учитывая, что сам автор крупнейший московский архитектор и автор выдающихся театрально-зрелищных сооружений второй половины XX века. В

монографии в той или иной степени профессионально освещены и градостроительные проблемы. Учитывая эмпирический характер исследования, акцент, в основном, сделан на сборе данных и их анализе, что обеспечивает достаточную базу для фундированных выводов.

Хочется отметить, при всей дискуссионности вопроса о месте театра в культурном пространстве города, автору удается оставаться в рамках изучаемого объекта и его градостроительной роли, не вдаваясь в социокультурную, культурологическую или архитектурно-стилевую характеристику театральных сооружений.

Есть ряд незначительных замечаний:

Представлен слишком общий обзор документации, касающейся градонормирования размещения театров в структуре города. Однако, данный аспект является достаточно обширным и требует отдельного внимания.

В статье используются термины «ядро», «периферия», «периферия ядра», не раскрытые конкретно в контексте данного исследования. Также хотелось бы ознакомиться с авторским мнением относительно самого объекта исследования: что конкретно подразумевается под термином «театр»? И по каким критериям производился отбор театров для неофициальной статистики? В тексте имеются опечатки. Однако, в целом статья обладает несомненной научной новизной, имеет хорошие перспективы для дальнейших исследований и сегодня представляет интерес для специалистов-градостроителей.

В связи с чем рекомендуется к публикации.

Урбанистика

*Правильная ссылка на статью:*

Хотеева Е.А., Родион И.В., Симакова А.В. Студенческая молодежь арктических городов о причинах миграционного оттока // Урбанистика. 2024. № 2. DOI: 10.7256/2310-8673.2024.2.70248 EDN: ARDFGC URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=70248](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=70248)

## Студенческая молодежь арктических городов о причинах миграционного оттока

**Хотеева Евгения Александровна**

ORCID: 0000-0003-4153-1142

ведущий специалист, Центр бюджетного мониторинга Петрозаводского государственного университета

185910, Россия, г. Петрозаводск, пр. Ленина, 31, каб. 503

✉ [ehoteeva@petsu.ru](mailto:ehoteeva@petsu.ru)



**Родион Инна Владимировна**

ORCID: 0000-0002-6243-4010

магистр, Центр бюджетного мониторинга Петрозаводского государственного университета

185910, Россия, г. Петрозаводск, пр. Ленина, 31

✉ [irodion@petsu.ru](mailto:irodion@petsu.ru)



**Симакова Анна Васильевна**

ORCID: 0000-0002-1990-9826

кандидат социологических наук

научный сотрудник, Центр бюджетного мониторинга Петрозаводского государственного университета

185910, Россия, Карелия область, г. Петрозаводск, пр. Ленина, 31

✉ [simakova@petsu.ru](mailto:simakova@petsu.ru)



[Статья из рубрики "Миграция и адаптация"](#)

**DOI:**

10.7256/2310-8673.2024.2.70248

**EDN:**

ARDFGC

**Дата направления статьи в редакцию:**

26-03-2024

**Аннотация:** Сокращение численности населения в Арктической зоне России РФ (далее – АЗ РФ) в настоящее время остается актуальной проблемой для стратегического развития этих территорий. Под значительным влиянием миграционного фактора более стремительными темпами, чем в общероссийском масштабе, сокращается доля молодежи в Российской Арктике, которая является особой социальной общностью, включенной в развитие экологической, социальной и экономической повестки АЗ РФ. Современные исследования детерминации миграции не отражают сложность решения о миграции, принимаемого в широком социально-экономическом контексте представлений молодежи об арктических городах, являющихся основным местом постоянного проживания и обучения. В связи с чем, целью исследования выступило уточнение общественного мнения молодежи о причинах исходящей миграции молодежи в АЗ РФ и выявление представлений об арктическом городе, под влиянием которых формируется либо готовность к миграции, либо закрепляемость на территории. Предметом исследования является общественное мнение студенческой молодежи о причинах миграции и их представления об арктических городах, объясняющие миграционный отток. В качестве метода исследования был использован метод фокус-групп со студентами, обучающимися по программам высшего и среднего профессионального образования в г. Мурманске, г. Архангельске и г. Сегеже, с последующим контент-анализом транскриптов фокус-групп. Полученные результаты отражают выявленные респондентами характеристики арктических городов, подталкивающие к миграции и сдерживающие от неё. Среди характеристик, стимулирующих миграцию, отмечены такие характеристики городов как "индустриальный", "зависимый" и "непривлекательный". Сдерживают от миграции такие преимущества арктических городов, как "экономически значимый", "безопасный", "размеренный" и "привычный". Отмечено, что участники фокус-групп находятся в стадии самоопределения и поэтому для них характерны как восприятие мест текущего проживания в качестве «родных» и «привычных», так и желание сепарироваться и мигрировать, «примерив» на себя возможность уехать. Представленные результаты могут быть полезными при разработке рекомендаций по сохранению местного населения, а также для последующих исследований в области представлений молодежи АЗ РФ о местах их текущего проживания.

**Ключевые слова:**

Арктическая зона РФ, арктические города, молодежь, миграция, причины миграции, общественное мнение, фокус-группа, контент-анализ, факторы миграции, агломерации

*Благодарность*

*Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда, проект № 22-78-10148 «Мотивационные драйверы в динамике потоков человеческих ресурсов в Российской Арктике: тенденции, вызовы, перспективы»*

**Введение**

Социально-экономическое развитие Арктической зоны России является ключевой стратегической задачей в достижении цели по обеспечению национальных интересов Российской Федерации в Арктике. Одной из основных опасностей, вызовов и угроз, которые формируют риски для развития арктических территорий России, согласно Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, остается миграционный отток,

приводящий к сокращению численности местного населения. Снижение числа жителей региона в целом неразрывно связано с сокращением трудоспособного населения Российской Арктики, трудовой ресурс которых крайне важен в процессе освоения и развития арктического макрорегиона. Проблема сокращения активных трудоспособных жителей арктических территорий наиболее актуальна для Европейской части Российской Арктики, где ежегодно фиксируется отрицательный миграционный прирост населения, в отличие от западноевропейского и североамериканского макрорегионов, в которых наблюдается тенденция по увеличению численности местного населения Арктики [1, с. 276].

Согласно данным Росстата, в 2022 году отрицательный миграционный прирост был зафиксирован на арктических территориях Республики Карелия (–495 человек), Республики Коми (–1276 человек), Архангельской области (–1162 человека), в Ненецком автономном округе (–81 человек) и Мурманской области (–3420 человек). При этом значительную долю выбывших составляет молодежь (Рисунок 1). Более половины числа покинувших Архангельскую область в 2022 году (51%) формирует население в возрасте от 16 до 34 лет. В Республике Карелия доля мигрировавшей из арктических районов молодежи составила 40%. Около 30% от всего числа уехавших сформировала молодежь Ненецкого автономного округа (35%) и Республики Коми (34%). В Мурманской области в 2022 году доля мигрировавшей молодежи составила 29%. Значимое место в указанных миграционных процессах занимает образовательная миграция, когда молодежь покидает родные регионы с целью получения того или иного уровня образования с последующим трудоустройством в местах текущего проживания, по различным причинам не всегда желая возвращаться обратно в родные регионы [2, с. 250].

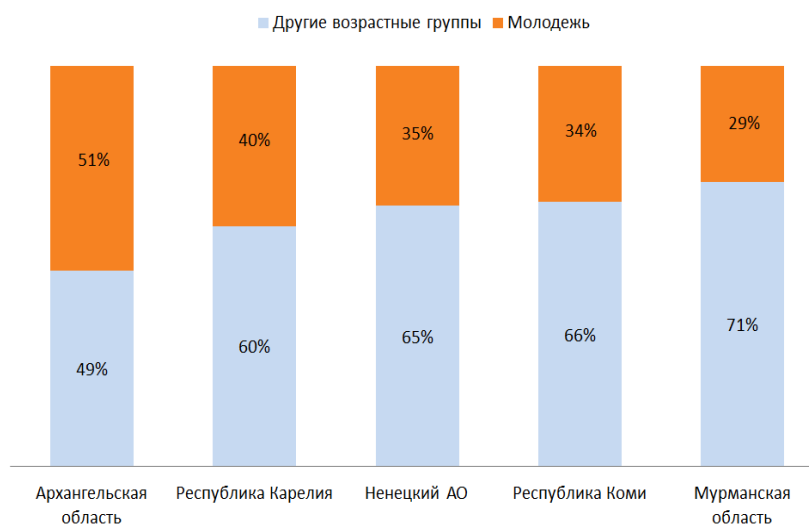


Рисунок 1. Доля молодежи в общей численности мигрировавшего населения в 2022 г., %

Источник: рассчитано авторами по Базе данных показателей муниципальных образований. URL: <https://rosstat.gov.ru/dbscripts/munst/>

Население АЗ РФ достаточно урбанизированное: на 2022 год 86,6% представлено городским населением. Наиболее крупные по численности населения арктические города Европейской части России — это Мурманск и Архангельск, которые являются промышленными, военно-стратегическими и образовательными центрами АЗ РФ. Вузы Архангельска и Мурманска готовят кадры и научное обеспечение для ключевых отраслей Арктической зоны России. В Республике Карелия подготовкой кадров со средним профессиональным образованием, востребованных в АЗ РФ, занимается

многопрофильный в г. Сегеже, реализующий федеральный проект «Профессионалитет», который направлен на перспективное развитие и качественное преобразование экономического сектора региона с учетом региональной специфики предприятий арктических районов Карелии. Однако, несмотря на предоставленные образовательные возможности, в перечисленных городах ежегодно сокращается доля местного молодого населения, в том числе и под влиянием миграционного фактора.

Возрастной срез миграции показывает, что в Архангельске и Мурманске периодически наблюдается отрицательный миграционный прирост молодежи в возрасте 20-24 лет (Рисунок 3). В результате постобразовательной миграции часть выпускников ведущих вузов и колледжей крупнейших арктических городов возвращается в родные регионы как высоко востребованные молодые специалисты на региональных рынка труда [3, с.46]. Однако часть молодёжи покидает арктические города, устремляясь в сравнительно близкие крупные мегаполисы в поисках более комфортной жизни с климатической точки зрения и более разнообразных и привлекательных условий личной самореализации.

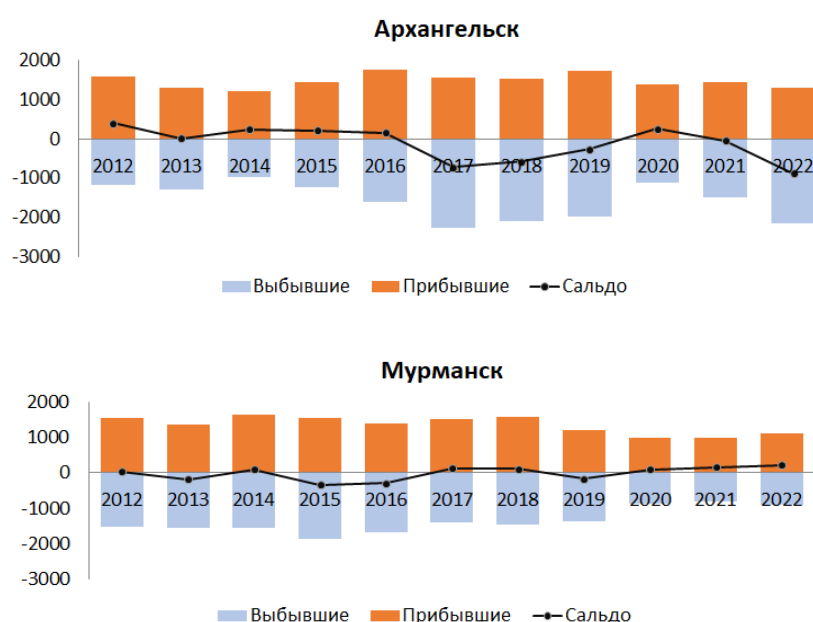


Рисунок 3. Динамика численности прибывших и выбывших в возрасте 20–24 лет в Мурманске и Архангельске с 2012 по 2022 год, чел.

Источник: рассчитано авторами по Базе данных показателей муниципальных образований. URL: <https://rosstat.gov.ru/dbscripts/munst/>

Сохранение местной молодежи, социально-биологически адаптированной к условиям жизни в Арктике, требует благоустройства и развития комфорта городской среды. В целях развития арктических городов Правительством РФ утвержден «Перечень опорных территорий Арктической зоны РФ», в который вошли 16 агломераций из 26 населенных пунктов, выполняющих функции по обеспечению национальной безопасности и (или) функции базы для развития минерально-сырьевых центров, реализации экономических и (или) инфраструктурных проектов в Арктике». В сформированном перечне выделены Мурманская и Архангельская агломерации. В настоящее время для опорных населенных пунктов Арктики разрабатываются мастер-планы их долгосрочного комплексного социально-экономического развития.

Поставленные задачи развития агломераций и других опорных населенных пунктов немыслимы без участия молодежи. От обеспечения вовлеченности молодежи в



общественную и экономическую жизнь напрямую зависит жизнеспособность общества, в котором она живет, поскольку, как полагает немецкий философ и социолог Карл Манхейм, молодежь — это скрытый ресурс, особой функцией которого является выступление в роли оживляющего посредника, когда оживление становится необходимым для приспособления к быстро меняющимся или качественно новым обстоятельствам [\[4, с. 575\]](#).

В качестве отдельной социальной общности в противовес демографической категории исследователями выделяется «молодежь Арктики», которая, осознавая различные аспекты арктической специфики в сравнении с другими территориями, отличается включенностью в развитие экологической, социальной и экономической повестки Арктики, а также реализацией своего потенциала в рамках данных направлений [\[5, с. 14\]](#). В связи с обозначенной актуальностью, фокус исследовательского внимания останавливается на проблематике социально-демографического поведения, а именно на отношении молодежи к местам текущего проживания, как отправной точки формирования установок миграционной мобильности молодых жителей территорий АЗ РФ.

### **Обзор литературы**

В отечественной научной литературе исследования причин миграции молодежи зачастую связаны с региональной локализацией: миграционные процессы в определенных субъектах Российской Федерации, муниципальных образованиях, федеральных округах, периферийных территориях, а также в выделяемых макрорегионах (Дальний Восток, Арктическая зона РФ, Сибирь, Приграничные регионы России, примеры сельско-городской миграции). Исследователи стремятся выявить миграционные мотивы представителей молодежной социальной группы, покидающих родные города в пользу обучения или работы в крупнейших агломерациях России, являющихся центрами притяжения.

Наиболее распространенный подход к выявлению причин, побуждающих молодежь мигрировать, заключается в проведении анкетных опросов, где по ответам респондентов сквозь призму оценивания социально-экономических показателей города исследователи определяют ключевые мотивы миграционных настроений молодежи. Большинство авторов сходятся во мнении, что основными детерминантами миграции являются экономические проблемы городов (низкая заработная плата, высокий уровень безработицы, отсутствие возможностей для карьерного роста и т.д.), которые не готова принимать ничем необремененная на данном этапе своего развития молодежь [6–8].

Наряду с экономическими проблемами, побуждающими молодежь покинуть города текущего проживания, исследователи выделяют проблемы в сфере образования, а именно: отсутствие возможности обучиться на интересующую профессию в образовательных организациях, расположенных непосредственно в городе, в силу сокращения бюджетных мест, оптимизации числа высших учебных заведений, а также снижения общего качества предоставляемых образовательных услуг [9–11].

Кроме того ряд исследователей в качестве факторов, провоцирующих образовательную миграцию молодежи из городов текущего проживания в центральную часть России, отмечают недостаток профориентационных мероприятий, направленных на ознакомление учащихся школ с открытиями новых предприятий, возможностями трудоустройства и востребованными профессиями [\[12,13\]](#).

Если говорить об исследованиях миграций на арктических территориях, то по

результатам опросов исследователи раскрывают причины, провоцирующие молодежь уехать из АЗ РФ. Интересным является то, что многие причины миграции молодежи из арктических городов схожи с общероссийской проблематикой. Это низкий уровень жизни, неразвитая социальная инфраструктура, а также отсутствие возможностей найти интересную высокооплачиваемую работу с возможностями для карьерного роста [14-17]. Миграционные установки молодежи, вызванные причинами социально-экономического характера, отмечаются исследователями как характерные и для тех студентов, которые обучаются по образовательным программам арктической направленности, подразумевающим дальнейшее трудоустройство выпускников непосредственно в АЗ РФ, однако неудовлетворенность уровнем заработных плат, высокими ценами, экономической нестабильностью, а также условиями для образования, культурного развития и обеспечения жильем формирует желание у молодежи покинуть места своего текущего проживания [18, с. 243-244]. То есть большинство причин отъезда молодежи связаны с «поиском лучшей жизни и нового опыта», но в другом городе. Достаточно уникальными и специфичными для АЗ РФ становятся природно-климатические факторы, обозначаемые исследователями как одни из основных причин, мотивирующих молодежь покинуть арктические города в пользу более мягкого климата. [19, с. 97-100] В то же время этот мягкий климат должен сочетаться с наличием разнообразия возможностей высокого уровня социокультурной жизни.

В зарубежной научной практике в силу отсутствия проблемы сокращения численности населения арктических территорий ключевой темой для исследований становится миграция в города сельского населения, вызванная, с точки зрения исследователей, также социально-экономическими показателями сел, где даже при возможности онлайн-обучения местные жители так или иначе осуществляют образовательную миграцию в региональные городские центры, где выше уровень жизни и больше возможностей для карьерного роста [20-28]. Тогда образовательная миграция выступает, своего рода, социальным лифтом и возможностью временно закрепиться на новой территории за счет проживания в общежитии, приобретения и расширения социального круга общения. Зарубежные исследователи также исследуют ряд факторов, в той или иной степени оказывающих влияние на формирование миграционных настроений в Арктике, среди которых природно-климатические условия, территориальная периферийность, ресурсность, а также этнический состав населения и другие [23-33].

Приведенные исследования охватывают достаточно широкий спектр факторов, оказывающих влияние на миграцию и оценку привлекательности территории, однако факторы, выявляемые исследователями, излишне обобщены в группы (экономические, социальные, политические и т.д.), объединенные теориями миграции. Так, к примеру, Н. Ю. Журавлев на основании целого ряда факторов в зависимости от готовности молодежи северных городов покинуть места текущего проживания выделяет четыре группы миграционных стратегий: 1) переезд; 2) ожидание переезда; 3) ожидание условий; 4) обустройство [34, с. 185-188]. О. Е. Акимова, С. К. Волков и Е. Г. Ефимов, в свою очередь, в качестве факторов, оказывающих влияние на привлекательность российских территорий, куда в большей степени мигрирует население, отмечают экономические, социальные и культурно-досуговые [35, с. 390].

Недостаточно детальным и глубинным является изучение отношенческого аспекта, позволяющего ответить на следующие вопросы: как молодежь относится к своему городу, и какими представлениями о городе руководствуется при формировании миграционного решения, какие отношенческие аспекты лежат в генезисе миграций?

Таким образом, большинство исследований по теме миграции молодежи связано с низкими оценками социально-экономической среды, которые исследователи получают по предлагаемым к оценке молодежью набору факторов, сформулированных исследователями. Совокупности оцениваемых факторов зачастую связаны с ключевыми жизненными событиями молодого поколения и установками на комфортную жизнь. На практике готовность к миграции и миграционное решение формируются под влиянием различных факторов и параметров, которые образуют совокупное мнение и характерный портрет о городе в целом. При детерминации миграции играет роль контекст принятия решения, то есть, какие представления молодежи о городе влияют на конструирование её миграционной мобильности. В связи с этим целью исследования стало уточнение и конкретизация общественного мнения молодежи о факторах и причинах исходящей миграции молодежи и выявление представлений о городе как месте выбытия, под влиянием которых формируются миграционные намерения. Объектом исследования выступила студенческая молодежь арктических городов, которая в краткосрочной перспективе потенциально выйдет на рынки труда. Предметом — общественное мнение студенческой молодежи о причинах миграций населения и их представления о городах, объясняющие миграционный отток.

Научная новизна исследования определяется дополнением знания о представлениях молодежи об арктических городах, в которых она проживают в настоящее время, а также о восприятии молодежью городов как мест проживания, самореализации и социализации. Методическая значимость результатов исследования заключается и в том, что выявлен спектр описательных характеристик северных арктических городов в глазах молодежи, которые применимы для измерения в дальнейших социологических опросах методом анкетирования. Уточнение обозначенных представлений молодежи арктических городов имеет научную значимость при разработке подходов, направленных на сохранение молодого населения арктических городов.

### **Методология и методика исследования**

В социально-пространственном плане стоит отметить деформации поселенческо-расселенческой структуры за счёт нерегулируемого разрастания крупнейших и крупных городов, влияния диспропорций пространственно-территориального порядка между Европейской и Восточной частью России, а также влияния процессов гиперурбанизации и агломератизации [\[36, с. 8\]](#).

В рамках социо-пространственного подхода к анализу миграционных потоков и демографических структур отмечается тенденция к центростремительной миграции в сочетании с «транзитным, буферным» характером обмена населением для локальных миграционных «реципиентов», которые привлекают население из экономически менее развитых городов [\[37, с. 456\]](#). Проработав какое-то время в более крупном городе, чем исходный, человек переезжает в ещё более крупные агломерации Европейской части России.

Молодежь устремляется из малых в более крупные города, замотивированная на получение профессионального образования, поиск привлекательной работы, заработков и, в целом, повышение качества своей жизни. При этом периферийные северные районы проигрывают в глазах молодежи с точки зрения условий проживания и удовлетворения своих потребностей: «в северной глубинке образуется зона социального опустынивания» [\[38, с. 8\]](#). Современные практики потребительского поведения и присущие ему ценности, и конструирование качественно новой образовательной,

трудовой, деловой и социокультурной внешней среды делают крупные мегаполисы более привлекательными для жизни молодежи и действуют как факторы притяжения [\[39, с. 232\]](#). Определение движущих сил миграции сводится к проблеме изучения миграционного поведения человека, которое представляет собой потенциальные и реальные действия людей, направленные на желание и реализацию смены места жительства [\[40, с. 25\]](#).

Основываясь на том, что одним из базовых вопросов теории миграции является «Почему одни люди начинают мигрировать, а другие остаются на месте?», в теоретическое обоснование исследования заложены положения о миграционном поведении: 1) потенциальная готовность и способность к миграции, формируемая независимо от участия или нет в миграции, являющейся первой исходной стадией из трёх миграционного процесса; 2) мотивированное решение о переезде формируется на стыке потребности и объективных условиях проживания человека [\[41, с. 90\]](#). В связи с этим проведено изучение того, как характеризует молодежь северные города, в которых постоянно проживает и учится, какие характерные черты выделяет для своего города с точки зрения принятия миграционного решения и как объясняет наблюдающийся миграционный отток. Составление социального портрета города проживания из характеристик, даваемых молодежью, является аспектом изучения территориальной идентичности молодежи в части установок по отношению к своему месту проживания: особенности восприятия города как территории реализации жизненных планов, трудоустройства, качества инфраструктуры, отличительных особенностей [\[42, с. 15\]](#). Все обозначенные подходы затрагивают вопрос формирования установок миграционной мобильности молодежи и представлений молодежи о своих местах проживания в контексте решения вопроса «уехать или остаться, и почему?».

Исследование проведено методом фокус-групп со студентами, получающими профессиональное образование по программам высшего и среднего профессионального образования в г. Мурманске, г. Архангельске и г. Сегежа. В пяти фокус-группах приняли участие студенты 2–4 курсов различных направлений подготовки (финансы, землеустройство, информационные системы и технологии, сварщик, повар и др.). Численность групп составляла от 8 до 20 человек. Гендерный состав групп был представлен следующим образом: доминирующее число юношей в группах среднего профессионального образования и девушек – в группах высшего образования. Наиболее активное участие в беседах принимали юноши. География проведения фокус-групп определена арктическими городами, в которых наблюдается миграционный отток молодежи и снижение численности населения, несмотря на наличие вузов и колледжей для получения профессионального образования и будущего трудоустройства в крупных компаниях и организациях АЗ РФ. В качестве участников были выбраны представители студенческой молодежи, так как это наиболее мобильная в миграционном плане группа в фазе построения жизненных планов и карьерного самоопределения, что релевантно тематике формирования миграционных установок.

Важно отметить некоторые методические особенности при проведении фокус-групп. Первое, что коммуникация в основном носила характер косвенного внутригруппового взаимодействия через модераторов, так как участники высказывали по очереди свое мнение по каждому вопросу, выражая свое согласие, отличающее мнение или дополняя уже выраженное мнение. Особенность обусловлена влиянием контекста и обстановки, так как фокус-группы проходили на базе учебных заведений в период проведения занятий. Второе, данный контекст обусловил сдерживание эмоциональной стороны участников, что компенсировалось характерными высказываниями с иронией, замечанием или выражением чувств гордости и симпатий в ходе выражения своего

мнения.

Тематика гида включала такие вопросы, как оценка миграционных настроений на отъезд или закрепление и рефлексия обозначенной позиции; дискуссию о том, почему люди заселяют отдаленные, периферийные северные территории; что отличает жителей Севера от жителей других регионов России и возможно ли сегодня говорить о таком сознании жителей северных городов как «северянин», «житель Арктики»; что вызывает чувства тревоги, сожаления и гордости при мысли о месте жительства; проективная часть с конструированием ситуации закрепления в месте проживания и возникающих в связи с этим представлений, эмоций, планов. Спектр задаваемых группам вопросов затрагивал поведенческие и отношенческие аспекты изучаемой тематики.

На основе транскриптов фокус-групп был проведен контент-анализ. Была сформирована категориальная матрица, в которую выделены 13 тематических категорий (состояние экологии, климатические условия, уровень заработных плат, бюджет региона, трудоустройство, жилищный фонд, инфраструктура, социальные связи, сфера образования, профессиональное развитие, досуг, внутренние мотивы, демографическая ситуация) и 88 единиц счета с определением частотности. Словарь контент-анализа был составлен из наиболее часто повторяющихся слов и чётким семантическим значением с точки зрения обозначенной выше проблематики исследования.

Результаты

Результаты контент-анализа представляют совокупность семантических обобщающих характеристик, которые были даны молодежью городам своего текущего места проживания с точки зрения оценки своей готовности уехать или остаться в арктическом городе. Единицы контент-анализа и нарративы фокус-групп были проинтерпретированы исследователями с точки зрения характеристик, которые молодежь выделяет как значимые с точки зрения формирования установок миграционной мобильности. Все выявленные характеристики городов разделяются на две группы: характеристики, подталкивающие к миграции; и характеристики, сдерживающие от миграции (Таблица 1).

Таблица 1. Характеристики арктических городов, влияющие на миграционные настроения молодежи

Характеристики арктических городов, подталкивающие к миграции	Характеристики арктических городов, сдерживающие от миграции
Холодный	Родной
Зависимый от «центра принятия решений» (прим.: федеральный центр)	Красивая природа
Индустриальный	Безопасный
Неухоженный	Экономически значимый
Дорогой	Близкий к «столичным» мегаполисам
«Лидер» миграционного оттока	Преображающийся
Внешне непривлекательный	Размеренный
Экономически ограниченный	Привычный
Однообразный	Наличие северной надбавки
Неперспективный	

Неэкологичный
---------------

Источник: составлено авторами по основе анализа результатов фокус-групп

Как отмечали студенты, одним из важных факторов закрепления на текущем месте проживания является привязанность к городу, который за время нахождения в нем стал родным и привычным, и потому формирует желание остаться на прожитых территориях (*«кому-то этот город нравится, здесь много памятных моментов, и человек не хочет уезжать», «с детства привыкли и не хотят что-то менять, привились к месту», «здесь все можно сказать родное, знакомое; если каких-то особых условий не будет возникать, то наверно, я бы хотел жить здесь», «я здесь родилась, здесь моя семья, мои друзья и знакомые, мне здесь комфортно»*). Так называемая привычка жить на Севере выражается помимо этого и в нетерпимости к южной флоре и фауне, а также климатическим условиям, существенно отличающимся от тех, которые присутствуют в Арктике (*«здесь нет каких-то опасных насекомых, тех же самых клещей, которые есть чем ближе к экватору; это огромный плюс выходить в лес или на улицу», «я не могу терпеть всякую живность, насекомых и прочее: каждый раз, когда я нахожусь на юге – это пытка для меня, пчела какая-то полный кошмар», «мы все из Карелии как Северяне и мы привыкли к такому климату, нам к жаркому климату будет тяжело привыкнуть», «климат знаком, привычен»*).

К немаловажной характеристике города, сдерживающей от миграции, по мнению респондентов, относится и красивая природа Арктической зоны, которая противопоставляется природе других российских регионов (*«природа, здесь скалы, водопад», «полярная ночь, полярный день; это вызывает большой восторг у людей, вот даже видео записываешь, выкладываешь и отмечаешь время час ночи, а у нас солнце светит», «Карелия – это очень красивый лес, много достопримечательностей, из-за которых приезжают к нам в Карелию, многие удивляются природе, воздуху чистому», «в Мурманске очень красивая природа»*).

Сравнивая места своего текущего проживания с мегаполисами, куда традиционно мигрирует молодежь АЗ РФ, в качестве преимущества жизни в небольших северных городах студенты отметили безопасность, а также размеренность и шаговую доступность всех необходимых учреждений (*«сейчас можно сказать, что из больших городов переезжают ради защиты, потому что там намного выше шанс всех этих... (прим: социальных катаклизмов)», «вот живешь в этом регионе и чувствуешь, что чтобы не случилось в мире этот регион задевает максимум по касательной... тут достаточно редко какие-то климатические катастрофы, если человек не постарается что-то учудить», «в Питере сложно куда-то добраться надо на такси, через метро, в Сегеже можно просто дойти пешком»*).

Сравнение арктических городов, в которых в настоящее время проживают респонденты, со столичными мегаполисами, кроме того, обосновано их территориальной близостью, благодаря которой, с точки зрения студентов, Европейский север, будучи приближенный к Центральному федеральному округу, более развитый с точки зрения социокультурной инфраструктуры (*«если рассматривать западный север и восточный север, то мы все-таки отличаемся: мне кажется, что мы более культурные, наверно потому, скорее всего, что мы ближе к административному центру находимся, здесь инфраструктура более развита, образование, денег больше, чем там», «тут намного лучше связь с центром России, чем у Сибири»*).

Надежды на развитие города, по мнению респондентов, также формируют желание

остаться на текущих территориях. Студенты рассматривают места нынешнего своего проживания в качестве экономически значимых городов, в развитии которых заинтересовано государство (*«Северодвинск – стратегический, там судостроительный центр, туда съезжаются специалисты; «северно-морской путь начнется именно с нас, строительство уже началось, теперь я думаю, что это такой важный момент»*). Респонденты также отметили, что в их городах наблюдается усовершенствование городской инфраструктуры, поэтому они верят в возможность обновления городов, которые через некоторое время уже сложно будет узнать (*«предпочла бы остаться, потому что происходят перестройки; обещали построить музей, я думаю, что там будет классно и прикольно, «город процветает благодаря его финансированию, парк построили, бульвар сделали», «Сегежа развивается, идет вперед; через 10 лет, думаю, будет не узнать», «в последнее время облагораживают Мурманск: парки, фонтаны, зеленые зоны»*).

Характеристикой города, сдерживающей от миграции, кроме того, с точки зрения респондентов, является наличие северной надбавки к заработной плате, что привлекает оставаться в Арктике потенциальную местную рабочую силу (*«люди, которые здесь родились, им просто не выгодно уезжать в другой город, если у них будет карьерный рост и хорошая заработная плата, им придется остаться здесь, потому что идет полярная надбавка, больше 70% - это не маленькая сумма», «лучше оставаться здесь, как уже сказали, у нас есть северные надбавки к зарплате»*).

Достаточно широко представлены единицы счета, которые отражают те представления молодежи о городе, которые подталкивают к миграции. На первый план в рассуждении молодежи о влиянии на готовность к миграции вышла тема социальных связей, а именно влияние личных и семейных обстоятельств. По частотности упоминаний семья и друзья оказывают первостепенное воздействие на принятие решения молодежью о переезде из города. Причем воздействие близких социальных связей имеет двойственный характер. С одной стороны, молодежь стремится закрепиться там, где проживают их родители, и не желает сильно отдаляться от родных, которые на первоначальном этапе построения карьеры могут оказать существенную помощь (*«я здесь родилась, здесь моя семья», «жить то можно в принципе, тропинка протоптана, родители, если что, помогут»*). С другой стороны, желание сепарироваться от родителей, приобрести самостоятельность и независимость могут существенно повлиять на принятие решения молодежи о переезде из города, где живет их семья (*«хочешь полностью поменять свою жизнь, оторваться от семьи и начать жить как самостоятельный человек с нуля», «это и есть та романтика в том, что ты сам себя делаешь, тебе никто не помогает, ты один начинаешь все с чистого листа»*). Такой же двойственный характер влияния на решение о миграции оказывают друзья, которые проживают либо в одном городе (*«тут воспоминания, друзья»*), либо за его пределами (*«скорее всего, я тоже поеду в Петербург потому, что там мои друзья и мое близкое окружение»*). Социальные контакты чаще рассматриваются в контексте закрепления в городе текущего проживания, либо возврату в родной город после получения профессионального образования. Территориальная близость к семье представляется как значимый фактор принадлежности и самоидентификации в обществе, и при этом служит способом минимизации стресса на этапах взросления и самоопределения студенческой молодежи. Остальные характеристики и представления молодежи об идеальных социально-экономических условиях своего развития в городе являются факторами, под воздействием которых у молодежи формируется установка на потенциальную миграцию из арктического города.

Хочется отметить, что сам факт того, что население уезжает, и численность города

существенного снижается за последние годы – озвучивается молодежью и является причиной, по которой, по мнению молодежи, более массово формируются установки населения на миграцию из арктического города (например, из-за «превращения Мурманска в «вахтовый» город»). На рисунке 4 более подробно раскрыты характеристики и особенности городов, способствующие желанию мигрировать в другие города, ранжированные по доле упоминаний (за исключением 26% упоминаний, связанных с личными и семейными обстоятельствами).



Рисунок 4. Характеристики арктических городов, способствующие формированию установок на миграцию в другие города

Источник: составлено авторами по основе анализа результатов фокус-групп

Наиболее актуальной характеристикой, рассматриваемой в глазах респондентов как фактор выталкивания из места текущего проживания, является отсутствие возможности успешно трудоустроиться по выбранной профессии. Учащаяся молодежь рассматривает свои города как промышленные территории, где доминирующее место среди предоставляемых рабочих мест занимают «заводы». Не желая, имея гуманитарное или же иное, не связанное с промышленностью, образование, работать не по специальности на заводе, выпускники образовательных учреждений принимают решение покинуть арктические города в поисках подходящей им работы (*«оставаться не планирую потому, что не хочу работать на заводе», «тут очень мало работы it-специалистам»*). Также студенты отметили, что не видят ни потенциала, ни возможностей для построения успешной карьеры в городе текущего места проживания (*«я бы уехал, потому что не вижу финансовой возможности больше себя открыть, потенциала нет», «...нет перспектив или в других городах их намного больше»*).

Ограниченные возможности для проведения свободного времени, а также суровые климатические условия также одна из характеристик арктических городов, подталкивающих к миграции. С точки зрения респондентов, в их городах крайне мало мест, где они могли бы развлечься, посидеть с друзьями или заняться любым делом (*«здесь почти нет ничего для молодежи», «лыжная секция у нас закрывается, тренера*



уходят»). Суровый климат, выражающийся в крайне длительной зиме и постоянных морозах, также заставляет молодежь переехать в другие города, где более мягкие климатические условия (*«хочется, чтобы лето длилось не один месяц», «очень много знакомых уезжали именно из-за того, что у нас очень холодно»*).

Непривлекательные заработные платы с некомпенсирующей траты на севере северной надбавкой, которые, по данным респондентов, также оказывают существенное влияние на желание покинуть арктические территории, замыкают пятерку лидирующих характеристик. По мнению студентов, предлагаемые государством «полярки» на самом деле не способны компенсировать траты, вынужденно совершаемые жителями северных городов, где товары и услуги уже сами по себе дороже, чем на соседних, неарктических территориях (*«да, у нас люди получают больше, но и коммунальные услуги у нас дороже, продукты дороже, если сравнивать со средней полосой, то у нас получается баш на баш», «на счет полярки хотелось бы дополнить, что у нас, конечно, есть они и мы как будто бы зарабатываем больше, чем люди не на Севере, но в любом случае мы тратим на дорогое отопление, которое нам необходимо в холодные зимы, и также зимняя одежда стоит не пять рублей»*).

Следующими по частотности упоминаний категориями являются недостаточный жилой фонд, дороговизна жилья, а также бедность города. Как отметили студенты, цены на недвижимость не соотносятся с заработными платами местных жителей, и далеко не каждый горожанин может позволить себе приобрести квартиру в собственность (*«дорогая недвижимость», «не строятся квартиры, но дорожает жилье»*). Кроме того, с точки зрения студентов, несмотря на экономическую и стратегическую значимость арктических городов, в которых они проживают, субъекты АЗ РФ, будучи зависимыми от «центра принятия решений», испытывают значительные финансовые затруднения, вызванные чрезмерными налогами и отсутствием должного количества предоставляемых льгот со стороны государства (*«налог очень большой и у региона остается очень мало денег»*).

Немаловажными, по мнению респондентов, являются проблемы в сфере инфраструктуры, к которым относятся неприятный внешний вид города, некачественное выполнение коммунальных услуг, а также неразвитая система транспорта (*«люди перестали абсолютно думать о визуальной составляющей, просто строят дешевое жилье», «аварийное жилье, у нас его очень много и никак не спешат решить эту проблему», «постоянная «грязюка», сосульки, падающие на голову и вокруг», «все, что тает, тут и лежит, оно никуда не уходит», «транспортная доступность достаточно плохо реализована в самом городе»*). Также важно отметить, что студенты в сравнении своего текущего места проживания с мегаполисами предпочтение отдают последним и по той причине, что у них сформировалось романтизированное представление о более лучшей жизни в больших городах, доступной далеко не всем (*«большие города ассоциируются с успехом, с чем-то красивым из фильмов»*).

Следующей по частотности упоминаний характеристикой, способствующей формированию желания покинуть арктические территории, являются показатели сокращения численности населения города. Респонденты отметили, что в их городах существенно сокращается число местных жителей, и данный факт вынуждает выпускников образовательных учреждений покидать города, поскольку они не желают жить там, откуда массово уезжают люди (*«Постоянное сокращение людей, мы вроде в лидерах по убыли населения среди регионов, даже вроде в первой тройке», «такое ощущение, что в Мурманске молодежи вообще нет»*).

Кроме того, важно отметить специфику городов, где было проведено исследование. Так, респонденты из города Сегежи в большей степени упоминали важность личных и семейных обстоятельств в принятии решения о миграции в другие города, где наличие друзей, а также родственных связей в месте текущего проживания является ключевым фактором в формировании желания остаться на арктических территориях, или же покинуть их в пользу тех городов, где в данное время проживает семья и близкое окружение. Молодежь Мурманска наиболее обеспокоена климатическими условиями города, выражающимися в долгой зиме, сопровождающейся сильными морозами, а также в полярной ночи и полярном дне, напрямую сказывающихся на общем состоянии здоровья местных жителей. Учащиеся города Архангельска воспринимают место текущего проживания как территорию с явными проблемами в сфере инфраструктуры, среди которых неприятный внешний вид построек города и существенное число аварийного жилья.

Также необходимо указать на специфику ответов учащихся гуманитарных и технических направлений подготовки. Осознавая невозможность успешно трудоустроиться по выбранной гуманитарной специальности, будущие выпускники уже сейчас задумываются о переезде в центр России, где, по их мнению, больше шансов найти интересную для них работу. Обучающиеся техническим специальностям в свою очередь менее обеспокоены трудоустройством, и в качестве характеристик арктических городов, формирующих желание мигрировать, отмечают уже иные факторы: уровень заработных плат, досуг, климатические условия и др.

Немаловажно отметить специфику ответов обучающихся среднего профессионального образования и высшего образования. Студенты колледжей, в отличие от студентов университетов, в меньшей степени обеспокоены дальнейшим трудоустройством. Имея ту или иную уверенность в нахождении работы по специальности, обучающиеся выражают заинтересованность в перспективах развития по выбранному карьерному пути, которые, с точки зрения студентов, отсутствуют в их городах. Тем не менее, обучающиеся среднего профессионального образования высказываются о явных преимуществах небольших городов в отношении мегаполисов, выражающихся в минимизации временных затрат на дорогу. Кроме того, студенты колледжей отмечают наличие у них привычки жить на севере в условиях отсутствия жары и излишнего количества насекомых. Немаловажным фактором, оказывающим влияние на принятие решения о миграции, по мнению студентов системы среднего профессионального образования, являются семья и близкое окружение. Студенты колледжей отметили, что хотели бы жить там, где находятся их друзья и родственники. Обучающиеся высшего образования, в свою очередь, демонстрируют обеспокоенность возможностями и перспективами трудоустройства в городах их текущего проживания. Студенты поднимают вопросы об экономических составляющих городов: их уровня жизни, развития инфраструктуры, финансового обеспечения. Северный суровый климат отмечается студентами системы высшего образования, скорее, как угроза, нежели привычка, в связи с чем, они демонстрируют желание переехать в более теплые регионы.

Отдельного внимания заслуживает анализ ответов с точки зрения гендерного фактора. Представители мужского пола с учетом имеющихся проблем и преимуществ городов, в которых они проживают, фокусировали внимание на будущее, в то время как девушки были обеспокоены настоящим. Юноши активно анализировали текущую ситуацию в их местах нынешнего проживания и активно предлагали возможные варианты решения имеющихся проблем, которые, с точки зрения студентов, позволят сократить отток молодежи. Кроме того, представители мужского пола в большей степени обеспокоены

именно функциональной составляющей городов: транспортная доступность, работа ЖКХ, наличие образовательных учреждений и мест для досуга. Также юношами активно поднимался вопрос о заработных платах на севере, которые, с одной стороны, по мнению обучающихся, и, правда, привлекают своими надбавками, но с другой – нивелируются тратами, обусловленными проживанием в суровых климатических условиях. Девушки, в свою очередь, как уже было отмечено, в большей степени фокусируют внимание на настоящем, и это настоящее, преимущественно, выражается беспокойством визуальной составляющей европейских арктических городов, а также их природой. Представители женского пола чаще обращают внимание на внешний вид городов, и отмечают присутствие ветхого жилья и «серых» построек, вызывающих огорчение, как у самих студенток, так и, по их наблюдениям, их приезжающих погостить знакомых. Тем не менее, девушки отмечают красоту арктической природы, богатой лесами и водными ресурсами.

### **Заключение**

Студенческая молодежь находится в стадии самоопределения, в которой, с одной стороны, студенты воспринимают места своего проживания как «родные» и «привычные», а с другой, желая сепарироваться и мигрировать в другие субъекты РФ, «примеряют» на себя возможность уехать. Резюмируя представления молодежи об арктических городах, авторы предлагают некоторые меры, направленные на закрепление молодежи в арктических городах в зависимости от обозначенных причин миграции (таблица 2).

Таблица 2. Соотношение мер, направленных на закрепление молодежи в арктических городах, с причинами миграции

Причины миграции из арктических городов	Меры, направленные на закрепление молодежи в арктических городах
Ограниченные возможности досуга Недостаточный новый жилой фонд Высокая стоимость жилья Неприятный внешний вид города Некачественное выполнение коммунальных услуг Неразвитая система транспорта	Преобразование облика городов за счёт создания современной архитектуры, строительства нового жилого фонда и комфортизации городской среды. Комфорт среды обитания – серьёзный фактор «закрепления» молодежи (приоритетно строительство нового жилого фонда, обустройство парков, улучшение работы ЖКХ, транспортной системы городов).
Ограниченные возможности личностного развития Непривлекательность заработной платы	Арктическим городам необходимо делать ставку на развитие сервисной экономики, малого бизнеса и креативных индустрий, что позволит сделать жизнь в городах комфортной и интересной, а также откроет возможности самореализации для той молодежи, которая ориентирована на развитие в неиндустриальном секторе

	экономики.
Представление о более лучшей жизни в мегаполисах  Сокращение численности жителей	Необходима фокусированная, но в то же время ненавязчивая и современная профориентационная и информационная работа с родителями подрастающего поколения, направленная на освещение преимуществ жизнеустройства в арктических городах. Мотивационные акценты необходимы на значимости стратегических предприятий; ценности человека как профессионала; сбалансированном и безопасном ритме жизни арктических городов в отличие от мегаполисов.
Ограниченные возможности трудоустройства по профессии	Фокусированное внимание необходимо уделить институту наставничества в организациях и компаниях, функционирующих в АЗ РФ. Профессиональная и моральная поддержка местных опытных наставников значительно помогает адаптироваться молодежи после получения профессионального образования и открыть для себя ресурсы профессиональной самореализации, в том числе по специальностям арктической направленности.

Немаловажно и то, что в исследовании выявлены особенности восприятия арктических городов, которые потенциально сдерживают молодежь от миграции: это идентификация городов как родных мест, связанных с родителями и личными воспоминаниями; безопасных и значимых с военно-стратегической и экономической точек зрения; а также преобразующихся и развивающихся, так как студенты отмечали происходящие позитивные изменения. Улучшению жизни арктических городов способствуют и специальные стратегические программы, такие как, «На Севере - жить.2030» в Мурманской области, всесторонне направленные на улучшение условий жизни в северном регионе. Пример наставничества представлен созданием и развитием Арктического образовательно-производственного кластера на базе ГАПОУ РК «Северный колледж» в г. Сегеже, который создаёт почву для совместной работы градообразующего предприятия и колледжа по закреплению молодых кадров. В Архангельской области арктическая повестка представлена направлением развития региона как научного центра всего северо-европейского региона России. Данное направление развивает деятельность «Национального арктического научно-производственного консорциума», реализующего одним из своих направлений популяризацию образовательных программ арктической направленности и научных исследований, проводимых в интересах АЗ РФ. Проведенное исследование показало, что изучение не только причин миграции молодежи, но и их представлений об арктических городах дает возможность взглянуть на арктические города глазами молодого поколения.

Полученные в рамках исследования результаты дополняют и обогащают ранее

полученные выводы коллегами других научных школ, занимающимися изучением молодежи арктических территорий. Учеными-североведами из САФУ им. М. В. Ломоносова, МАГУ, Кольского научного центра РАН, СВФУ им. М. К. Аммосова при изучении миграционных настроений молодежи, помимо «типичных» причин отъезда, раскрываются и причины, потенциально сдерживающие миграционные настроения среди молодежи – обучение по «арктическим специальностям», эмоциональная привязанность к северным территориям, ближнему социальному кругу, понимание рисков большого города и др. В этом аспекте результаты авторов схожи. Однако, в уже опубликованных исследованиях при обращении к тематике городского социального пространства, уделялось внимание, как правило, только территориям внутри одного субъекта АЗ РФ. Авторы данного исследования рассмотрели арктические города, имеющие разный статус и социально-экономическую направленность в совокупности, через отношение молодежи к ним в качестве текущего и потенциального места проживания, самореализации и социализации в едином арктическом пространстве. Сформированные характеристики самих городов через такой конструкт, как представления молодежи о городах в контексте миграционных установок, дополняют ранее проведенные исследования и, в свою очередь, отчетливее выделяют сильные стороны и точки роста для решения задач по повышению привлекательности арктических городов для местной и приезжей молодежи.

## Библиография

1. Смирнов А. В. Население мировой Арктики: динамика численности и центры расселения // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 270–290.
2. Симакова А. В., Степутьев И. С. Образовательная миграция выпускников Карелии: арктическая специфика // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, опрос. 2023. №3. С. 247–264.
3. Опорные населенные пункты Российской Арктики: материалы предварительного исследования / АНО «Информационно-аналитический центр Государственной комиссии по вопросам развития Арктики», АНО «Институт регионального консалтинга», 2022. – 246 с.
4. Манхейм К. Избранное: Диагноз нашего времени / пер. с нем. и англ. Л. В. Вольфсон [и др.]. М.: РАО Говорящая книга, 2010.
5. Уксусов М. А. Молодежь Арктики – категория дискурса, статистики и идентичности // Социальное пространство. 2022. № 4. С. 1–20.
6. Карцева М. А., Мкртчян Н. В., Флоринская Ю. Ф. Межрегиональная миграция молодежи в России и выстраивание жизненных стратегий // Журнал Новой экономической ассоциации. 2021. № 4 (52). С. 162–180.
7. Одинцов А. В., Шипицин А. И., Марченко А. Ю. Центроостремительная миграция молодежи из российской провинции: причины и тенденции (на примере Волгоградской области) // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2020. № 3. С. 335–354.
8. Клячко Т., Семионова Е. Трудовая миграция: взгляд молодежи // Экономическое развитие России. 2019. № 12. С. 53–62.
9. Бюраева Ю. Г. Молодежная миграция в Республике Бурятия: направленность потоков и причины // Социологические исследования. 2020. № 10. С. 52–62.
10. Габдрахманов Н. К., Карачурина Л. Б., Мкртчян Н. В., Лешуков О. В. Образовательная миграция молодежи и оптимизация сети вузов в разных по размеру городах // Вопросы образования. 2022. № 2. С. 88–116.
11. Бадмаева Н. В. Учебная миграция сельской молодежи Республики Калмыкия // Бюллетень Калмыцкого научного центра Российской академии. 2021. № 1. С. 135–145.

12. Половинко В. С., Диннер И. В. Влияние профориентации на миграцию и перспективы рынка труда // Вестник Тюменского государственного университета. 2017. № 3. С. 19–32.
13. Лежнина О. В., Жукова Ю. С., Лежнин В. А. Миграция молодежи в Кировской области и меры по ее сокращению // Вектор экономики. 2020. № 3. URL: [http://www.vectoreconomy.ru/images/publications/2020/3/regionaleconomy/Lezhnina\\_Zhukova\\_Lezhnin.pdf](http://www.vectoreconomy.ru/images/publications/2020/3/regionaleconomy/Lezhnina_Zhukova_Lezhnin.pdf) (дата обращения: 15.01.2024).
14. Осипова О. В., Маклашова Е. Г. Миграционные намерения молодежи Арктики в контексте субъективных оценок социального самочувствия // Арктика и Север. 2016. № 24. С. 14–26.
15. Попова О. В. Тенденции миграции молодежи в Республике Саха (Якутия) // Динамика и инерционность воспроизводства населения и замещения поколений в России и СНГ. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2016. С. 399–403.
16. Симакова А. В. Миграционные намерения молодежи арктических промышленных городов // Перспективы социально-экономического развития приграничных регионов. Петрозаводск: КарНЦ РАН, 2019. С. 322–327.
17. Комарова И. В., Власова А. В. Миграционные намерения старшеклассников арктической зоны Карелии // Педагогика и психология современного детства: вызовы, риски, прогнозы. Арзамас: Арзамасский филиал ННГУ, 2021. С. 144–148.
18. Зайков К. С., Каторин И. В., Тамицкий А. М. Миграционные установки студентов, обучающихся по образовательным программам высшего образования арктической направленности // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2018. № 3. С. 230–247.
19. Шарова Е. Н. Миграционные установки молодежи мурманской области // Проблемы развития территории. 2015. № 3 (77). С. 88–103.
20. Drozdowski, D. (2008). «We’a moving out»: Youth Out-Migration Intentions in Coastal Non-Metropolitan New South Wales. *Geographical Research*, 46 (2), 153–161.
21. Lowe, M. (2010). Contemporary Rural-Urban Migration in Alaska. *Alaska Journal of Anthropology*, 2, 75–90.
22. Seyfrit, C. L., Bjarnason, T. og Olafsson, K. (2010). Migration intentions of rural youth in Iceland: Can a large-scale development project stem the tide of out-migration? *Society and Natural Resources*, 23(12), 1201–1215.
23. Theodori, Ann E., Theodori, Gene L. (2014). Perceptions of Community and Place and The Migration Intentions of At-Risk Youth in Rural Areas. *Journal of Rural Social Sciences*, 29(1), 103–121.
24. Wolfe, Anna W., Black, Laura W., Welser, T. (2020). Sense of Community and Migration Intentions among Rural Young Professionals. *Rural Sociology*, 85(1), 235–257.
25. Williams, Allan M., Jephcote, C., Janta H., Li G. (2018) The migration intentions of young adults in Europe: A comparative, multilevel analysis. *Popul Space Place*, 24, 1–16.
26. Abdelwahed, A., Goujon A., Jiang L. (2020). The Migration Intentions of Young Egyptians. *Sustainability*, 12, 1–38.
27. Bjarnason, T. Edvardsson, Ingi R. (2017). University pathways of urban and rural migration in Iceland. *Journal of Rural Studies*, 54, 244–254.
28. Sano, Y., Hillier, C., Haan, M., Zarifa, D. (2020). Youth Migration in the Context Of Rural Brain Drain: Longitudinal Evidence From Canada. *Journal of Rural and Community Development*, 15(4), 100–119.
29. Hamilton, L. C. (2016). Climigration? Population and Climate Change in Arctic Alaska. *Population and Environment*, 38(2), 115–133.
30. Saxinger, G. (2016). Boom back or blow back? Growth strategies in mono-industrial resource towns – «east» and «west». *Settlements at the Edge* (pp. 49–74). Cheltenham, UK: Edward Elgar Publ.

31. Heleniak, T. (2014). Migration in the Arctic. *Arctic Yearbook* (pp. 82–104). Akureyri: Northern Research Forum.
32. Heleniak, T., Bogoyavlenskiy, D. (2014). Arctic Populations and Migration. *Arctic Human Development Report. Regional Processes and Global Linkages* (pp. 53–104). Copenhagen: Nordic Council of Ministers.
33. Berman, M., Howe, L. (2012). Remoteness, Transportation Infrastructure, and Urban-Rural Population Movements in the Arctic. *Proceedings of the Intern* (pp. 108–122). Stockholm: Nordregio.
34. Журавлев Н. Ю. Миграционное поведение студенчества северного города // Демографические исследования. 2021. № 2. С. 182–193.
35. Акимова О.Е., Волков С.К., Ефимов Е.Г. Привлекательность российских территорий: оценка мнений центениалов // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2021. № 4. С. 384–404.
36. Черныш М. Ф. Малые города России: новые вызовы, социальные проблемы и перспективы / М. Ф. Черныш, В. В. Маркин, Г. Р. Баймурзина [и др.]. М.: ФНИСЦ РАН, 2022.
37. Рыбаковский О. Л. Закономерности и особенности межрегиональных миграционных связей населения России за 50 лет. М.: ФНИСЦ РАН, 2022.
38. Ильин В. И. Поколенческая ситуация: уехать или остаться? (на материалах биографического исследования в северной глубинке) // Мир России. 2022. № 4. С. 6–32.
39. Юдина Т. Н. Социология миграции: основные вехи становления и развития // Социальная политика и социология. 2014. № 4. С. 227–247.
40. Сердюков К. Н. Междисциплинарная теоретико-методологическая база исследования миграционных процессов // Теория и практика общественного развития. 2022. № 5. С. 24–28.
41. Рыбаковский Л. Л. Предыстория возникновения теории трех стадий миграционного процесса // Уровень жизни населения регионов России. 2018. № 2 (208). С. 86–94.
42. Зелетдинова Э.А., Дьякова В.В., Руденко М.Н., Гайнутдинова Е.В. Региональная идентичность в фокусе социологического анализа // Теория и практика общественного развития. 2020. № 1 (143). С. 14–22.

## 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 названия, статья должна быть посвящена исследованию мнений студенческой молодежи арктических городов о причинах миграционного оттока. Содержание статьи соответствует заявленной теме.

Методология исследования базируется на обработке результатов проводимого опроса, в т.ч. посредством анализа и синтеза данных. Ценно, что автор использует графический инструментарий для представления полученных результатов: это позволяет наглядно с ними ознакомиться, и, тем самым, расширить потенциальную читательскую аудиторию. В связи с этим также рекомендуется представить диаграммы, свидетельствующие о структуре распределения мнения респондентов.

Актуальность исследования не вызывает сомнения, т.к. вопросы обеспечения регионального развития посредством решения проблем отдельных территорий (в т.ч. арктических) находятся в фокусе внимания большого количества лиц (в т.ч.

принимающих управленческие решения на государственном уровне). Более того, это оказывает позитивное воздействие и на стимулирование социально-экономического развития Российской Федерации в целом.

Научная новизна в представленных на рецензирование материалах содержится. В частности, она может быть связана с характеристиками арктических городов, влияющими на миграционные настроения молодежи: они наглядно приведены на рисунке 1. Было бы интересно узнать о наличии различий в выделении таких характеристик в зависимости от возраста опрашиваемой молодёжи, курса обучения и половой принадлежности. Это бы расширило потенциальные возможности практического использования полученных результатов.

Стиль, структура, содержание. Стиль изложения научный. Структура статьи автором выстроена. Содержание статьи последовательно излагает заявленную тему. При этом автору рекомендуется отказаться от использования слова «можно», которые не принято использовать в научных работах. Также было бы интересно узнать конкретные количественные оценки приводимым мнениям граждан. В заключительной части автором предлагаются меры, направленные на закрепление молодежи в арктических городах. Было бы интересно представить таблицу, показывающую соотношение этих мер с теми проблемами, которые были выявлены, исходя из ответов респондентов.

Библиография. Библиографический список состоит из 42 наименований. Ценно, что автором были изучены и отечественные, и зарубежные источники.

Апелляция к оппонентам. Несмотря на сформированный обширный список источников, какой-либо научной дискуссии в тексте рецензируемой научной статьи не обнаружено. При доработке статьи также рекомендуется осуществить сравнение полученных автором результатов с теми, что содержится в научных трудах других исследователей.

Выводы, интерес читательской аудитории. С учётом всего вышеизложенного, заключаем о том, что автором была выбрана тема повышенной актуальности, было проведено соответствующее исследование. Доработка статьи по указанным в рецензии замечаниям позволит значительно расширить глубину погружения в тему и повысить востребованность статьи у потенциальной читательской аудитории. В конечном счёте, это станет ключевой предпосылкой для рекомендации статьи к опубликованию.

## **Результаты процедуры повторного рецензирования статьи**

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

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

Предметом исследования в представленной статье является мнение студенческой молодежи арктических городов о причинах миграционного оттока.

В качестве методологии предметной области исследования в данной статье были использованы дескриптивный метод, метод категоризации, метод анализа, метод сравнения, а также метод фокус-групп со студентами, получающими профессиональное образование по программам высшего и среднего профессионального образования в г. Мурманске, г. Архангельске и г. Сегежа и последующий контент-анализ на основе транскриптов фокус-групп.



Актуальность статьи не вызывает сомнения, поскольку Социально-экономическое развитие Арктической зоны России является ключевой стратегической задачей в достижении цели по обеспечению национальных интересов Российской Федерации в Арктике. Одной из основных опасностей, вызовов и угроз, которые формируют риски для развития арктических территорий России, согласно Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, остается миграционный отток, приводящий к сокращению численности местного населения. Снижение числа жителей региона в целом неразрывно связано с сокращением трудоспособного населения Российской Арктики, трудовой ресурс которых крайне важен в процессе освоения и развития арктического макрорегиона. Проблема сокращения активных трудоспособных жителей арктических территорий наиболее актуальна для Европейской части Российской Арктики, где ежегодно фиксируется отрицательный миграционный прирост населения, в отличие от западноевропейского и североамериканского макрорегионов, в которых наблюдается тенденция по увеличению численности местного населения Арктики.

Научная новизна исследования заключается в уточнении и конкретизации общественного мнения молодежи о факторах и причинах исходящей миграции молодежи и выявление представлений о городе как месте выбытия, а также в дополнении знания о представлениях молодежи об арктических городах, в которых она проживает в настоящее время, а также о восприятии молодежью городов как мест проживания, самореализации и социализации путем использования авторской методики.

Статья написана языком научного стиля с грамотным использованием в тексте исследования изложения различных позиций ученых к изучаемой проблеме и применением научной терминологии и дефиниций, очень подробным описанием методики исследования, а также обращением к официальным сайтам и электронным ресурсам.

Структура выдержана с учетом основных требований, предъявляемых к написанию научных статей, в структуре данного исследования можно выделить такие элементы как введение, обзор литературы, методология и методика исследования, результаты, заключение и библиографию.

Содержание статьи отражает ее структуру. В частности, особую ценность представляет изучение того, как характеризует молодежь северные города, в которых постоянно проживает и учится, какие характерные черты выделяет для своего города с точки зрения принятия миграционного решения и как объясняет наблюдающийся миграционный отток. Составление социального портрета города проживания из характеристик, даваемых молодежью, является аспектом изучения территориальной идентичности молодежи в части установок по отношению к своему месту проживания: особенности восприятия города как территории реализации жизненных планов, трудоустройства, качества инфраструктуры, отличительных особенностей. Все обозначенные подходы затрагивают вопрос формирования установок миграционной мобильности молодежи и представлений молодежи о своих местах проживания в контексте решения вопроса «уехать или остаться, и почему?».

Библиография содержит 42 источника, включающих в себя отечественные и зарубежные периодически и непериодические издания.

В статье приводится описание различных позиций и точек зрения ученых, характеризующих отношение студенческой молодежи арктических городов к причинам миграционного оттока. В статье содержится апелляция к различным научным трудам и источникам, посвященных этой тематике, которая входит в круг научных интересов исследователей, занимающихся указанной проблематикой.

В представленном исследовании содержатся выводы, касающиеся предметной области исследования. В частности, в исследовании выявлены особенности восприятия

арктических городов, которые потенциально сдерживают молодежь от миграции: это идентификация городов как родных мест, связанных с родителями и личными воспоминаниями; безопасных и значимых с военно-стратегической и экономической точек зрения; а также преобразующихся и развивающихся, так как студенты отмечали происходящие позитивные изменения. Улучшению жизни арктических городов способствуют и специальные стратегические программы, такие как «На Севере - жить.2030» в Мурманской области, всесторонне направленные на улучшение условий жизни в северном регионе. Пример наставничества представлен созданием и развитием Арктического образовательно-производственного кластера на базе ГАПОУ РК «Северный колледж» в г. Сегеже, который создаёт почву для совместной работы градообразующего предприятия и колледжа по закреплению молодых кадров. В Архангельской области арктическая повестка представлена направлением развития региона как научного центра всего северо-европейского региона России. Данное направление развивает деятельность «Национального арктического научно-производственного консорциума», реализующего одним из своих направлений популяризацию образовательных программ арктической направленности и научных исследований, проводимых в интересах АЗ РФ. Проведенное исследование показало, что изучение не только причин миграции молодежи, но и их представлений об арктических городах дает возможность взглянуть на арктические города глазами молодого поколения.

Материалы данного исследования рассчитаны на широкий круг читательской аудитории, они могут быть интересны и использованы учеными в научных целях, педагогическими работниками в образовательном процессе, руководством и администрацией научных и образовательных организаций Арктической зоны Российской Федерации, работниками министерств, ведомств и организаций к ведению которых относятся дела Арктики, специалистами по работе с молодежью, аналитиками и экспертами.

В качестве недостатков данного исследования следует отметить, то, что в тексте статьи встречаются опечатки и технические ошибки. В исследовании фактически содержится 3 рисунка, однако упоминание в тексте о рисунке 2 отсутствует, а упоминаются и представлены рисунки 1, 3 и 4, очевидно, что это технические ошибки и опечатки в нумерации рисунков. Под рисунками и таблицей 1 указаны источники и даны пояснения, целесообразно было бы эту информацию оформить в виде примечания. При оформлении рисунков и таблиц необходимо обратить внимание на требования действующего ГОСТа. Сноски в тексте необходимо оформить единообразным образом. По возможности библиографический список стоило бы пересмотреть в сторону сокращения, поскольку он очень объемный для такого вида исследования как статья. Указанные недостатки не снижают высокую научную и практическую значимость самого исследования, а скорее относятся к оформлению текста статьи. Статью рекомендуется опубликовать.

Урбанистика

*Правильная ссылка на статью:*

Савельева Е.О. Устойчивая мобильность и (дез)интеграция развития систем городского землепользования и транспорта в городах России // Урбанистика. 2024. № 2. DOI: 10.7256/2310-8673.2024.2.70422 EDN: AMXMKF  
URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=70422](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=70422)

## Устойчивая мобильность и (дез)интеграция развития систем городского землепользования и транспорта в городах России

Савельева Екатерина Олеговна

ORCID: 0000-0001-9038-4922

старший преподаватель, кафедра Архитектуры и урбанистики, Пермский Национальный  
Исследовательский Политехнический Университет

614990, Россия, Пермский край, г. Пермь, Комсомольский пр, 29

✉ [eosaveleva@gmail.com](mailto:eosaveleva@gmail.com)



[Статья из рубрики "Мегаполисы"](#)

### DOI:

10.7256/2310-8673.2024.2.70422

### EDN:

AMXMKF

### Дата направления статьи в редакцию:

10-04-2024

**Аннотация:** Статья посвящена теме координации транспортной политики и регулирования землепользования как способу достижения устойчивого развития в российских городах. Особое внимание уделяется концепции устойчивой мобильности, которая подчеркивает важность не только улучшения транспортной инфраструктуры, но и создания компактных и функционально разнообразных городских пространств через грамотную политику землепользования, сфокусированную на повышении доступности мест притяжения населения. Автор подчеркивает важность обеспечения интегрированного планирования и развития в сферах землепользования и транспорта для городов России, планировочные структуры которых несут следы советского периода. В статье подробно рассматриваются нормативные основания для интеграции транспортного планирования и развития с планированием землепользования в российских городах, в том числе существующая система документов территориального и транспортного планирования. Автор проводит анализ генеральных планов крупнейших

городов России, представляя обзор содержания планов и опыта их реализации. Проведенный анализ указывает на то, что транспортное планирование в российских городах часто осуществляется изолированно от планирования в сфере землепользования, что приводит к негативным последствиям для городской мобильности. Население большинства городов продолжает сталкиваться с проблемами, связанными с неспособностью гармонизировать городское развитие в сферах транспорта и землепользования, в том числе растущему несоответствию между спросом на поездки и транспортными услугами. Автор предлагает рекомендации по преодолению выявленного расхождения в развитии этих двух областей, в том числе оценивая роль мастер-планов в повышении интеграции планирования в сферах землепользования и транспорта. Необходимость интегрированного подхода к планированию городского развития, объединяющего транспортное планирование и регулирование землепользования, выделяется как ключевой фактор в обеспечении устойчивой мобильности и экологического равновесия в российских городах.

**Ключевые слова:**

городская мобильность, землепользование, генеральные планы, мастер-планы, устойчивое развитие, крупнейшие города, доступность, городское планирование, транспортное планирование, территориальное планирование

**Введение**

Впервые в действующей редакции Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. в качестве основной цели развития транспортной системы называется «повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий». Эта значительно более широкая и многокомпонентная задача смещает фокус с подвижности населения, приоритета предыдущей стратегии 2008 г., на доступность мест, в полном соответствии с современными тенденциями перехода к более устойчивой модели городской мобильности, набирающими обороты в городах мира примерно с начала тысячелетия [\[1\]](#).

Концепция устойчивой мобильности, появившаяся в конце прошлого века как часть глобальной идеологии устойчивого развития, предполагает смещение акцента с повышения скорости передвижения на повышение доступности мест притяжения населения [\[2, 3\]](#). В то время как традиционные методы и подходы к управлению городской мобильностью в большей мере ориентированы на автомобильный транспорт, прогнозирование и управление транспортными потоками, а также минимизацию времени в пути, устойчивая мобильность представляет собой альтернативный подход к управлению транспортной инфраструктурой, который акцентирует внимание на создании доступной и удобной среды для всех видов передвижения. При этом повышение доступности мест притяжения обеспечивается не только за счет улучшения транспортной сети, но и за счет повышения близости между объектами, которая, в свою очередь, достигается за счет компактности и функционального разнообразия застройки - характеристик городского пространства, регулируемых при помощи грамотной политики землепользования [\[4\]](#).

Таким образом, указанная смена приоритетов в Транспортной стратегии, с одной стороны, свидетельствует о том, что в России на национальном уровне признана необходимость перехода к более устойчивой модели развития в области транспорта и

снижения негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду. С другой стороны, Стратегия, разработанная, прежде всего, транспортными экспертами, в качестве основных методов достижения поставленных задач указывает «повышение экологического класса подвижного состава», игнорируя важность эффективного согласования между планированием в областях транспорта и землепользования.

Между тем, понимание необходимости интеграции транспортного планирования и планирования землепользования для достижения более устойчивых, то есть экономически успешных и экологически обоснованных решений, давно устоялось как в научном, так и в профессиональном сообществах [\[5\]](#). Такая интеграция особенно важна для российских городов, планировочные структуры которых несут следы советского периода: неоправданно растянутые урбанизированные территории, периферийные кластеры высокой плотности и слаборазвитая транспортная сеть [\[6\]](#).

Важность координации стратегий развития в области транспорта и землепользования подтверждается опытом европейских городов [\[7, 8\]](#) и постепенно внедряется в наиболее прогрессивных российских. Однако перейти от риторики к реальности непросто, и население большинства городов продолжает сталкиваться с проблемами, связанными с неспособностью гармонизировать городское развитие в сферах транспорта и землепользования, в том числе растущему несоответствию между спросом на поездки и транспортными услугами. Эта статья нацелена на выявление факторов, препятствующих полноценной интеграции систем транспорта и землепользования, включая несовершенство нормативной базы и существующей системы планирования территориального развития, а также трудности, возникающие при реализации интегрированных решений, заложенных в планах.

Нормативные основания интеграции развития систем городского землепользования и транспорта

Документом, который должен обеспечивать основу для увязки планирования в сферах транспорта и землепользования в России, является Градостроительный кодекс. В Градостроительном кодексе РФ до 2014 г. отсутствовал такой вид деятельности, как транспортное планирование. Действующая редакция предусматривает разработку такого документа, как «программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа» (ПКРТИ), устанавливающего перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа. ПКРТИ является документом краткосрочного планирования, а также инструментом реализации генерального плана и, в случае изменения генерального плана, должна быть приведена в соответствие с этими изменениями. ПКРТИ, таким образом, не может повлиять на решения, заложенные в генеральном плане и как-либо усилить интеграцию между транспортом и землепользованием в городе.

Документом транспортного планирования, который по своему масштабу и содержанию, мог бы решать задачу интеграции решений в области транспортного и градостроительного планирования, является Комплексная транспортная схема (КТС). Первые КТС в российских городах были разработаны еще в советский период и носили обязательный характер, в отличие постсоветских аналогов, выступавших в качестве рекомендации на перспективу. Комплексные транспортные схемы традиционно основывались на специально проведенных исследованиях и опросах и представляли собой результат глубокого анализа текущей работы транспортной системы и

обоснованные планы по развитию транспортной системы города [\[9\]](#). Однако КТС по своему статусу никогда не были равнозначны документам территориального планирования, не проходили процедуру публичных слушаний и оставались внутренними документами городских администраций. Сегодня большинство комплексных транспортных схем выступают в качестве научно-исследовательских работ, их результаты могут быть использованы для разработки/корректировки генерального плана или просто проигнорированы. К тому же с появлением новых документов (помимо ПКРТИ это еще КСОДД - комплексная схема организация дорожного движения - и КСОТ - комплексная схема организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом) города вовсе отказываются от разработки КТС.

Важным аспектом интеграции планирования в области транспорта и землепользования является синхронизация такого планирования во времени, т.е. разработка согласованных между собой документов, определяющих развитие этих двух сфер. Это может быть обеспечено обязательной разработкой комплексной транспортной схемы, предшествующей принятию решений, закладываемых в генеральный план города; тогда КТС, по сути, включается в материалы по обоснованию [\[10\]](#). Альтернативным подходом, введенным Градостроительным кодексом и утвердившимся сейчас в практике городов, является разработка всех документов, касающихся городской мобильности, в развитие положений генерального плана как детализация решений, принятых при его разработке [\[11\]](#). При этом последнее предполагает наличие актуальной версии генерального плана, т.е. разработки абсолютно нового всеобъемлющего документа, либо глубокой его переработки, что ввиду трудоемкости процесса не всегда возможно и во многих городах заменяется простой корректировкой в части смены функционального зонирования города.

В таблице 1 представлен обзор генеральных планов изучаемых городов и документов транспортного планирования, разработанных в постсоветский период. Из таблицы видно, что разработка комплексных транспортных схем крупнейших городов в некоторых случаях предшествовала разработке генерального плана. При этом некоторые города (Новосибирск, Пермь) частично использовали в транспортном разделе генерального плана результаты анализа, проведенного в КТС, другие же (Казань, Красноярск) заложили в генеральные планы принципиально новые решения без привязки к ранее разработанным КТС. В остальных городах разработка комплексной транспортной схемы либо вообще не осуществлялась в постсоветский период, либо не была синхронизована по времени с разработкой генерального плана, и рекомендации, данные в этих исследовательских работах не получили отражения в документах территориального планирования. Также из таблицы можно увидеть, что ПКРТИ появились во всех крупнейших городах после 2017 г., в отдельных городах (Казань, Челябинск, Воронеж, Краснодар) программы разрабатывались на основе вновь утвержденных генеральных планов и были увязаны с заложенными там мероприятиями. Одновременно с разработкой программ в большинстве городов появились транспортные математические модели. Однако все эти модели включают только данные о транспортной инфраструктуре и маршрутах общественного транспорта, не учитывают влияние землепользования и позволяют использовать чисто инженерный подход к измерению пропускной способности улиц, загруженности дорог, эффективности маршрутной сети и т. д. [\[12\]](#) Они принимают текущие или предлагаемые модели землепользования как данность, игнорируя обратное влияние, которое транспортные вмешательства могут иметь на пространственное развитие. Поэтому несмотря на актуальность и научную обоснованность ПКРТИ, заложенные в них мероприятия не влекут изменений в городском землепользовании и

не могут служить инструментом комплексного территориально-транспортного планирования.

Таблица 1. Обзор документов территориального и транспортного планирования в крупнейших городах России

Город	Генеральный план	Транспортное планирование	
		КТС	ПКРТИ
Москва	2017 г.	-	-
Санкт-Петербург	2005 г.	-	-
Новосибирск	2007 г.	2001 г.	2018 г.
Екатеринбург	2023 г.	-	2020 г.
Нижний Новгород	2010 г.	2015 г.	2018 г.
Казань	2020 г.	2007 г.	2020 г.
Челябинск	2021 г.	-	2021 г.
Омск	2020 г.	-	-
Самара	2008 г.	2009 г.	-
Ростов-на-Дону	2007 г.	2015 г.	2021 г.
Уфа	2022 г.	-	2020 г.
Красноярск	2015 г.	2005 г.	2020 г.
Пермь	2010 г.	2008 г.	2020 г.
Воронеж	2020 г.	-	2023 г.
Волгоград	2007 г.	2008 г.	2018 г.
Краснодар	2020 г.	-	2021 г.

Так, в отсутствии научно-обоснованной стратегии транспортного развития, увязанной с территориальным планированием, многие города действуют реактивно при размещении транспортной инфраструктуры: планы появляются в ответ на инициативы федерального софинансирования в рамках тех или иных программ, а маршрутные сети общественного транспорта в некоторых городах формируются под воздействием компаний-перевозчиков. Таким образом, сложилась ситуация в которой генеральные планы часто лишены достаточного обоснования для принятия транспортных решений, а документы транспортного планирования без планировочных преобразований не могут предложить эффективные пути решения транспортных проблем.

Генеральные планы крупнейших городов России и их реализация

Документом местного уровня, в котором в первую очередь должны быть интегрированы городское планирование и транспортная политика, обеспечивающая приемлемый уровень доступности для существующих и перспективных территорий, является Генеральный план муниципального образования. Однако анализ Генеральных планов крупнейших городов России позволил выявить значительное количество негативных примеров отсутствия координации транспортных планов с планами в сфере градостроительства и землепользования.

Один из наиболее противоречивых примеров территориально-транспортного планирования представляет российская столица Москва. Генеральный план 2010 г. был отложен в сторону вскоре после его утверждения из-за смены мэра Москвы. Планирование городского развития фактически находилось в «ручном режиме», при котором каждый проект рассматривался индивидуально специальной комиссией до 2017 г., когда был утвержден новый закон о зонировании. Правила землепользования и

застройки города Москвы, созданные без какого-либо стратегического документа в качестве опоры, определили свои собственные цели, включая крупномасштабное развитие транспортных узлов [13]. Этот акцент на развитии общественного транспорта был выражен еще раньше в 2011 г. в Транспортной стратегии Москвы, которая, как утверждалось, разрабатывалась с учетом последних тенденций в области транспортного планирования [14]. Стратегия включала в себя такие меры, как строительство новых линий метро в сочетании с крупным инфраструктурным проектом Московского центрального кольца, внедрение интермодальных решений для билетов и тарифов, введение платной парковки и т. д. Введение Московского центрального кольца, модернизированного маршрута с использованием существующей железнодорожной инфраструктуры, действительно имело значительный положительный эффект на транспортное поведение горожан в виде увеличения дальности пешего подхода к станциям внеуличного транспорта в «пиковые» часы [15]. Однако, на фоне усилий по реформированию транспортной системы в соответствии с лучшими мировыми практиками, в 2012 г. Москва предприняла шаг, вызвавший недоумение у большинства зарубежных и отечественных экспертов [16]. В результате расширения административных границ площадь города увеличилась примерно в 2,4 раза. Несмотря на то, что Генеральный план 2017 г. для "Новой Москвы" базировался на принципе "сбалансированного развития территории", на практике застройщики новых территорий в первую очередь сосредоточились на строительстве жилых объектов, не обеспечив при этом необходимой транспортной и социальной инфраструктуры. Несмотря на использование передовых практик в области транспортного планирования, в Москве продолжают реализовывать несогласованные и спорные пространственные стратегии, которые могут подорвать все предпринятые усилия.

Одним из ярких примеров необоснованного транспортного развития является введение систем подземного метро в некоторых из крупнейших городов, которое восходит к советскому периоду, но все еще остается стремлением почти для всех крупных городов России. Из всех крупнейших городов, помимо Москвы и Санкт-Петербурга, экономически обоснованным строительство и функционирование метро можно считать только в Новосибирске [17]. Однако, в Генеральных планах большинства крупнейших российских городов, где с советского периода существуют разной степени развитости системы метрополитена, предусмотрено их развитие. Эти города включают как Казань, Екатеринбург, Нижний Новгород, Самару, где за Советский период было построено несколько станций, и происходило некоторое развитие сети метро в 2000е гг., так и Красноярск с несколькими законсервированными станциями и даже Ростов-на-Дону, где существует только проект. Омск стал единственным из всех крупнейших российских городов, осознанно отказавшимся от развития метро, несмотря на наличие нескольких построенных и законсервированных станций, в пользу развития трамвайной сети. Планы по развитию метро можно было бы отнести к стратегии опережающего развития транспорта, при которой инфраструктура и услуги транспорта разрабатываются и внедряются предварительно, прежде чем возникнет реальная потребность в них. Однако опыт других городов указывает на сложности, возникающие в обеспечении экономической эффективности и бесперебойной эксплуатации транспорта большой вместимости, который всегда требует больших объемов пассажиропотока и, следовательно, высокой концентрации людей и рабочих мест вокруг станций [18].

Одним из городов, также делающим ставку на развитие транспортной инфраструктуры, опережающее пространственное развитие, является Казань. Генеральный план Казани, основанный на предположении значительного роста населения, среди прочего,



предлагает обеспечение инженерной и транспортной инфраструктурой неосвоенных территориям, удаленных от центра. В то же время документ включает поощрение более устойчивых моделей мобильности в Казани, основанное на двух компонентах: стимулировании использования общественного транспорта (приоритетные полосы, интегрированная система продажи билетов, развитие наземного электрического транспорта и т. д.) и недопущении поездок на личном транспорте (платная парковка). Таким образом, решения, заложенные в Генплан Казани, кажутся вполне разумными и скоординированными с точки зрения землепользования и транспорта, но только при условии, что прогнозируемый рост населения произойдет в реальности.

Существует также множество примеров противоположной ситуации, когда в генеральном плане закладывается развитие территорий без учета уже существующей и будущей транспортной нагрузки, и застройка городов с высокой плотностью населения происходит в местах, которые имеют плохую доступность для общественного транспорта и не поддерживается соответствующим развитием инфраструктуры. Обширная жилая застройка высокой плотности на окраинах городов в настоящее время создает высокий спрос на транспорт в тех местах, где он не может быть удовлетворен никаким другим способом, кроме личного автомобиля, примеры подобного можно найти в Санкт-Петербурге (микрорайон Русановка), Самаре (микрорайон Крутые Ключи) и других городах.

При этом даже разумные предложения и документы, оформленные в соответствии с новейшими концепциями в области транспортного и городского планирования, могут не принести желаемого результата при отсутствии должной реализации. Анализ реализации Генерального плана Перми 2010 г. – документа, ставшим для своего времени революционным, в том числе в части применения принципов устойчивой мобильности показал, что пространственное развитие Перми не шло по заложенному сценарию. Планируемое распределение плотности населения по районам должно было стать результатом последовательной политики городских властей, направленной на стимулирование реконструкции существующих домов, застройки центральной части города, и отказ от застройки дополнительных территорий вне городского ядра. Фактически запланированный уровень плотности застройки в центральной части города, наиболее оснащенной транспортной инфраструктурой, не был достигнут, а значения плотности в районах, не обладающих высокой транспортной доступностью, превысили прогнозные значения. Неспособность местных властей придерживаться первоначальных стратегий территориального развития, изложенных в плане, привела к растущему несоответствию уровней транспортного обеспечения уровням плотности населения, то есть количеству потенциальных пользователей транспортной системы. Таким образом, Пермь стала одним из примеров того, как усилия по интеграции городского развития в сферах землепользования и транспорта были подорваны ненадлежащим выполнением плана.

Мастер-планы как способ повысить интеграцию землепользования и транспорта

В условиях, когда существующая система территориального планирования подвергается критике ввиду своей неспособности в полной мере обеспечить планирование комплексного и устойчивого развития города, в качестве решения все чаще предлагается встраивание в структуру градостроительной документации мастер-планов, как инструмента более оперативного реагирования на динамические изменения, происходящие в городе<sup>[19]</sup>.

Мастер-план может стать документом, объединяющим стадии градостроительного и

отраслевого транспортного проектирования на основе общегородского анализа транспортных систем во взаимосвязи с развитием планировочной структуры города. Как комплексный инструмент городского планирования, мастер-план, наравне с генпланом, может способствовать согласованному размещению жилых районов и рабочих мест, минимизируя необходимость долгих транспортных перемещений, а также обеспечивать развитие эффективной и устойчивой транспортной сети. При этом более короткий период планирования делает мастер-планы более гибкими и адаптивными к быстро меняющимся условиям в городской среде, включая изменения в транспортной инфраструктуре и потребностях в землепользовании. Таким образом, в мастер-планах, ориентированных на среднесрочную перспективу, легче обеспечить интеграцию землепользования и мобильности.

Однако условием эффективности применения мастер-планов по-прежнему остается выполнение намеченных мероприятий. Задержки или непоследовательность в реализации, в том числе из-за ненадлежащего распределения ресурсов могут привести к упущению благоприятных временных окон и потере возможностей для устойчивого развития [\[20\]](#).

### Заключение

В современных городах интеграция транспортного планирования и землепользования является неотъемлемым элементом стратегии устойчивого городского развития. Основные составные части пространственной структуры города: системы землепользования и транспорта - непрерывно влияют друг на друга, и попытки управлять каждой из систем в отдельности приводят к их неэффективному функционированию. Транспорт и землепользование в большинстве российских городов, как правило, продолжают функционировать как отдельные миры. Эти две области территориального развития имеют свои собственные институты, дисциплинарные и культурные особенности, процедуры и концепции планирования. При этом, если культура управления городским землепользованием при помощи генеральных планов и правил землепользования застройки прочно утвердилась в практике городских администраций, нарастивших соответствующие компетенции, то планирование транспортного развития не получило такого системного подхода и четких механизмов реализации, особенно на стратегического уровне.

Нормативные основания для интеграции планирования землепользования и транспорта, включая систему документов территориального и транспортного планирования, должны предоставлять каркас для разработки конкретных стратегий, направленных на сближение этих двух областей развития. Однако анализ существующей системы показал, что планирование развития систем городского транспорта и землепользования часто осуществляется изолировано, а проекты развития не синхронизируются во времени и пространстве.

В ситуации, когда генеральные планы, которые служат ключевым инструментом формирования пространственной и транспортной структуры городов, не способны обеспечить оперативную координацию планирования в сферах землепользования и транспорта ввиду длинного горизонта планирования, в качестве эффективной альтернативы могут выступать мастер-планы, все больше привлекающие к себе внимание как профессионального сообщества, так и властей в попытке совершенствования практики и правовых основ территориального планирования. Однако, эффективность мастер-планов, равно как и генеральных планов, во многом зависит от надлежащей реализации, включая своевременность, распределение ресурсов и соблюдение всех

аспектов плана.

Выявленные в статье проблемы разделения планирования землепользования и транспортного планирования подчеркивают необходимость непрерывного внимания к этому вопросу и принятия соответствующих корректирующих мер. Фокус на обеспечение устойчивой мобильности в городах должен обрести свое место не только в стратегических документах национального масштаба, но и в документах городского (регионального) уровня. Одновременно должен измениться и общий подход к планированию городского развития: от принятия отраслевых решений к интегрированному транспортному и градостроительному планированию. Всесторонний и системный подход к координации транспортной политики и землепользования является ключевым фактором для построения городов, способных эффективно справляться с вызовами роста автомобилизации и обеспечения устойчивого экологического равновесия.

## Библиография

1. Holden E. et al. Grand Narratives for sustainable mobility: A conceptual review //Energy Research & Social Science. 2020. Т. 65. С. 101454.
2. Комаров В. М., Акимов В. В. Стратегии устойчивой мобильности: лучшие мировые практики //Экономическая политика. 2021. Т. 16. №. 1. С. 82-103.
3. Нотман О.В. Концепция 15-минутного города как основа устойчивой модели развития мегаполиса в условиях современных рисков // Урбанистика. 2021. № 3. С. 73-85.
4. Millard-Ball A. Levine, Grengs, and Merlin: From Mobility to Accessibility: Transforming Urban Transportation and Land-Use Planning. 2021. С. 141-142.
5. Cervero R. Integration of urban transport and urban planning //The challenge of urban government: Policies and practices. 2001. С. 407-427.
6. Saveleva E. O. Quantifying Spatial Structure of the Largest Regional Centers in Russia: General Patterns and Typological Features //Regional Research of Russia. 2022. Т. 12. №. 2. С. 227-240.
7. Geerlings H., Stead D. The integration of land use planning, transport and environment in European policy and research //Transport policy. 2003. Т. 10. №. 3. С. 187-196.
8. Bertolini L., Le Clercq F., Kapoen L. Sustainable accessibility: a conceptual framework to integrate transport and land use plan-making. Two test-applications in the Netherlands and a reflection on the way forward //Transport policy. 2005. Т. 12. №. 3. С. 207-220.
9. Немчинов М. В., Холин А. С. Тенденции развития комплексных транспортных схем городов //Мир транспорта. 2020. Т. 18. №. 3. С. 120-133.
10. Петрович М. Л., Истомина Л. Ю. Комплексные транспортные схемы как обосновывающие документы генеральных планов крупных городов //Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2012. №. 3-4 (40-41). С. 6-10.
11. Якимов М. Концепция транспортного планирования и организации. движения в крупных городах: монография / М.Р. Якимов. Москва: Litres, 2022. 175 с.
12. Гостев М. Эволюционное развитие систем городского землепользования и транспорта: разработка эвристической модели //Городские исследования и практики. 2019. Т. 4. №. 4 (17). С. 70-92.
13. Набатникова О. (2017) Обновление генплана Москвы станет актуальным вопросом после 2020 года // Недвижимость РИА Новости. URL: <https://realty.ria.ru/20170227/408381689.html>. (дата обращения 07.03.2024).
14. Liskutov M. (2015) Development Priorities of Urban Transport System in Moscow Agglomeration. In: International Transport Expert Council 2015. URL: [http://transport.mos.ru/common/upload/docs/1445948334\\_Liskutov.pptx](http://transport.mos.ru/common/upload/docs/1445948334_Liskutov.pptx). (дата обращения

07.03.2024).

15. Власов Д. Н., Бахирев И. А. Московское центральное кольцо как катализатор изменения мобильности жителей // Academia. Архитектура и строительство. 2018. №. 1. С. 53-58.
16. Шупер В. А., Эм П. П. Расширение Москвы: альтернатива с точки зрения теории центральных мест // Региональные исследования. 2012. №. 4. С. 97-107.
17. Zyuzin P., Ryzhkov A. Urban public transport development: Trends and reforms // Transport systems of Russian cities: Ongoing transformations. 2016. С. 67-99.
18. Zhao P. et al. Disintegration of metro and land development in transition China: A dynamic analysis in Beijing // Transportation Research Part A: Policy and Practice. 2018. Т. 116. С. 290-307.
19. Малинова О. В. О реформировании территориального планирования в Российской Федерации в целях комплексного и устойчивого развития территории. Мастер-план // Academia. Архитектура и строительство. 2020. № 1. С. 5-12.
20. Герцберг Л. Я. Является ли мастер-план эффективным инструментом развития территорий в России? // Academia. Архитектура и строительство. 2023. № 2. С. 5-14.

## Результаты процедуры рецензирования статьи

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

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

Представленная к рецензированию статья «Устойчивая мобильность и (дез)интеграция развития систем городского землепользования и транспорта в городах России» посвящена актуальным вопросам развития современных российских городов, в частности: «повышению пространственной связанности и транспортной доступности территорий».

В основу исследования взята Концепция устойчивой мобильности, появившаяся в конце прошлого века как часть глобальной идеологии устойчивого развития, предполагает смещение акцента с повышения скорости передвижения на повышение доступности мест притяжения населения.

Устойчивая мобильность представляет собой альтернативный подход к управлению транспортной инфраструктурой, который акцентирует внимание на создании доступной и удобной среды для всех видов передвижения.

Автор анализирует действующую редакцию Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года и делает вывод о том, что «смена приоритетов в Транспортной стратегии, с одной стороны, свидетельствует о том, что в России на национальном уровне признана необходимость перехода к более устойчивой модели развития в области транспорта и снижения негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду. С другой стороны, Стратегия, разработанная, прежде всего, транспортными экспертами, в качестве основных методов достижения поставленных задач указывает «повышение экологического класса подвижного состава», игнорируя важность эффективного согласования между планированием в областях транспорта и землепользования».

Мы поддерживаем автора в его стремлении объединить транспортное планирование и планирование землепользования «для достижения более устойчивых, то есть экономически успешных и экологически обоснованных решений», что актуально для российских городов, планировочные структуры которых несут следы советского периода: неоправданно растянутые урбанизированные территории, периферийные кластеры высокой плотности и слабо развитая транспортная сеть.

В статье автор анализирует действующие нормативные документы территориального и транспортного планирования в крупнейших городах России, делает обоснованные выводы об отсутствии координации транспортных планов с планами в сфере градостроительства и землепользования.

Автор предлагает в качестве решения встраивание в структуру градостроительной документации мастер-планов, как инструмента более оперативного реагирования на динамические изменения, происходящие в городе.

«Мастер-план может стать документом, объединяющим стадии градостроительного и отраслевого транспортного проектирования на основе общегородского анализа транспортных систем во взаимосвязи с развитием планировочной структуры города».

В заключении статьи автор систематизирует изложенный материал и представляет краткие выводы по рассматриваемой проблеме.

Статья изложена хорошим научным языком. Материал структурирован.

Библиографический список включает 20 источников, что вполне достаточно для раскрытия заявленной темы.

Рекомендуем статью «Устойчивая мобильность и (дез)интеграция развития систем городского землепользования и транспорта в городах России» к публикации.

## Англоязычные метаданные

**Urban planning regulation and rationing of the infrastructure of mass sports in the largest cities****Vilenskii Michael Yur'evich**

PhD in Architecture

Associate professor, Department of Urban Planning, Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering

190005, Russia, Saint Petersburg, 2nd Krasnoarmeyskaya str., 4, office 308A

✉ vilenm@list.ru

**Baranova Anna Yur'evna**

Graduate student, Department of Urban Planning, Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering

190005, Russia, Saint Petersburg, Saint Petersburg, 2nd Krasnoarmeyskaya str., 4, office 308-A

✉ annbar2606@gmail.com



**Abstract.** The article examines the system of urban planning regulation and rationing of mass sports facilities in the largest cities of Russia. The lack of an interconnected system of sports facilities with the planning features of the largest city is one of the most important problems considered in the article. Rationing and regulation are the most important tools for the implementation of any infrastructure systems. The purpose of the study is to determine the directions of the necessary transformation of the system of urban planning regulation and rationing of mass sports infrastructure facilities for the largest cities, taking into account their intensive growth and development of agglomeration processes. The evolutionary development of the system of urban planning regulation of sports infrastructure is considered. To analyze modern regulation and rationing, the documentation of twelve major Russian cities (urban planning standards, master plans, rules of land use and development, infrastructure programs) was analyzed. Based on the analysis of normative documents of three stages of the development of the urban planning regulation system: Soviet (1922-1991), post-Soviet (1991-2000), as well as the modern stage (2000-2023), the main trends and aspects inherent in each stage of regulation of sports infrastructure were identified. Their influence on the modern system of urban planning regulation is determined. An assessment of urban planning standards is proposed according to five criteria: standardized types of sports facilities, their spatial levels, the number of indicators, the provision of facilities for the population and territorial accessibility. The rating of the cities was compiled based on the proposed assessment. The main problems of urban planning regulation and standardization of sports infrastructure facilities are identified. Recommendations for improving the urban planning approach to the formation of sports infrastructure facilities for mass sports in the largest cities are proposed.

**Keywords:** municipal programs, rules of land use and development, master plan, urban planning, urban planning standards, largest cities, urban planning rationing, urban planning regulation, mass sport, sports infrastructure

**References (transliterated)**

1. Harvey D. Social justice and the city. – University of Georgia press, 2010. – Т. 1. 336 р.
2. Éva Bácsné-Bába, Gergely Ráthonyi, Christa Pfau, Anetta Müller, György Norbert Szabados and Mónika Harangi-Rákos. Sustainability-Sport-Physical Activity, Int. J. Environ. Res. Public Health, 2021, Debrecen, Hungary.  
<https://doi.org/10.3390/ijerph18041455>
3. Popov E. V., Kats I. S., Veretennikova A. Yu. Dostupnost' sotsial'noi infrastruktury gorodskikh territorii // Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika. – 2016. – №. 2 (425). – S. 54-67.
4. Valle. D. C Sport in the City/ Daniel Casas Valle / Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2013 – 215 s.
5. Otchet o rezul'tatakh ekspertno-analiticheskogo meropriyatiya «Otsenka dostupnosti v 2018–2019 godakh i istekshem periode 2020 goda fizkul'turno-ozdorovitel'nykh i sportivnykh uslug» / Schetnaya palata Rossiiskoi Federatsii, 2020. – URL.:  
<https://ach.gov.ru/upload/iblock/6e5/6e511dc47c06c51ed264d685900538a8.pdf> (data obrashcheniya 9.02.2024).
6. Mityagin, S. D. Gradostroitel'stvo. Epokha peremen / S. D. Mityagin. – Sankt-Peterburg: Zodchii, 2016. – 279 s.
7. Solntsev, I. V. Rol' industrii sporta v razvitii sovremennoi ekonomiki / I. V. Solntsev // Ekonomicheskies i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz. – 2012. – № 6. – S. 155-167.
8. Ivanova, Yu. O. Sostoyanie sportivnoi infrastruktury kak indikator sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya rossiiskikh regionov / Yu. O. Ivanov // Fenomen rynochnogo khozyaistva: ot istokov do nashikh dnei sintez tsifrovyykh tekhnologii i innovatsionnykh reshenii: mater. IX Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. po ekon.; Sochi, 31 marta – 4 aprelya 2021 g. – 2021. – S. 181-188.
9. Adel'finskii, A. S. Nazlo rekordam. Opyt issledovaniya massovogo sporta / A.S. Adel'finskii – Moskva: Izdatel'skii dom «Delo» RANKhiGS, 2018. – 384 s.
10. Tanatova, D. K. Fizicheskaya aktivnost' i sport v zhizni starshego pokoleniya rossiiskikh gorodov / D. K. Tanatova, T. N. Yudina, I. V. Korolev // Problemy sotsial'noi gigieny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny. – 2021. – № 29. – S. 107-112.
11. Fizkul'turno-sportivnye sooruzheniya/ pod. red. L. V. Aristovoi. – Moskva: Izd-vo «SportAkademPress», 1999 – 536 s.
12. Komitet SPb po fizicheskoi kul'ture i sportu. Svodnye formy statotcheta za 2023 god / Administratsiya Sankt-Peterburga: ofitsial'nyi sait. – URL:  
[https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c\\_physic/statistic/](https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_physic/statistic/) (data obrashcheniya 13.10.2022)
13. Kajosaari, A., & Laatikainen, T. E. (2020). Adults' leisure-time physical activity and the neighborhood built environment: a contextual perspective. International Journal of Health Geographics, 19(1), 35. URL: <https://doi.org/10.1186/s12942-020-00227-z>
14. Nasonov, A. Issledovanie: chetvert' rossiyan regulyarno zanimaetsya sportom na ulitse. URL: <https://www.championat.com/other/news-4698427-issledovanie-chetvert-rossiyan-regulyarno-zanimaetsya-sportom-na-ulice.html> (data obrashcheniya 22.11.2022)
15. Trutnev, E. K. Gradoregulirovanie: Osnovy regulirovaniya gradostroitel'noi deyatel'nosti v usloviyakh stanovleniya rynka nedvizhimosti / E. K. Trutnev – Moskva: Fond «Institut ekonomiki goroda», 2008. – 296 s.
16. Trutnev, E. K. Gradostroitel'noe normirovanie: vystraivanie i demontazh sistemy / E. K. Trutnev // Gorodskie issledovaniya i praktiki. – 2018. – Т. 3, № 4. – S. 81-107. DOI:

<https://doi.org/10.17323/usp34201881-107>

17. Mityagin, S. D. Kakie normativy gradostroitel'nogo proektirovaniya nuzhny Sankt-Peterburgu / S. D. Mityagin // Vestnik «Zodchii. 21 vek». – 2013. – №3. – S. 2-4.
18. Kolyasnikov, V. A. Uroki razvitiya sovetskogo industrial'nogo gradostroitel'stva / V. A. Kolyasnikov // Arkhitektura, gradostroitel'stvo i dizain. – 2016. – № 8. – S. 28-33.
19. Meerovich, M. G. Sovetskaya vlast' protiv «dukhov mesta»: gradostroitel'naya teoriya i praktika v SSSR (1917–1941 gg.) / M. G. Meerovich // Uvarovskie chteniya – Kh: Fiziognomika goroda: mater. vseros. nauch. konf. s mezhdunar. uchastiem; Murom, 19-21 aprelya 2017 g. – 2017. – S. 57-64.
20. Meerovich, M. G. Sovetskii gorod v diskussii 1929–1930 gg.: urbanizatsiya ili dezurbanizatsiya / M. G. Meerovich // Ural'skii istoricheskii vestnik. – 2016. – №3. – S. 100-111.
21. Vaitens A. G. Evolyutsiya pravil zemlepol'zovaniya i zastroiki v Peterburge-Leningrade-Sankt-Peterburge (1830-2000 gg.) // Vestnik grazhdanskikh inzhenerov. – 2009. – №. 3. – S. 5-9.
22. Alekseev, K. A. Vozniknovenie i razvitie gosudarstvennogo vsesoyuznogo izdatel'stva «Fizkul'tura i sport» v 1930-e gg./ K. A. Alekseev // Vestnik Moskovskogo universiteta. Ser.10. Zhurnalistika. – 2023.– №2 – S. 91-124.
23. Pshenichnikov A. F., Grigor'ev V. I. Aglomeratsionnye protsessy v razvitii sportivnoi infrastruktury regionov // Uchenye zapiski universiteta im. PF Lesgafta. – 2018. – №. 4 (158). – S. 287-290.
24. Ying Liu, Huan Wang, Cheng Sun and Huifang Wu / Equity Measurement of Public Sports Space in Central Urban Areas Based on Residential Scale Data / International Journal of Environmental Research and Public Health – 2022  
[doi.org/10.3390/ijerph19053104](https://doi.org/10.3390/ijerph19053104)
25. Voronin, L. N. Osnovy blagoustroistva naselennykh mest: kratkii kurs Sredne-Aziatskogo stroitel'nogo instituta / L. N. Voronin – Tashkent: S.A.S.I, 1933. – 613 s.
26. Materialy k sostavleniyu plana razvitiya zhilishchno-kommunal'nogo khozyaistva g. Leningrada vo vtorom pyatiletii 1933-1937 gg. – Leningrad: [NIIKKh], 1932. – 176 s.
27. Bulushev, A. Planirovka Moskvy na novom etape / A. Bulushev // Arkhitektura SSSR. – 1936. – №8. S. 5-16.
28. Muukkonen P. & Lehtonen P. (2021). Paikkatiedolla vaikuttavuutta liikuntapaikkasuunnitteluun. *Positio*, 2, 13-15.

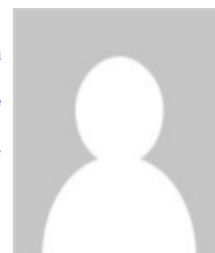
## Factors of organization Northern settlements

Rostovskaia Anna Andreevna

Postgraduate student of the Department of Urban Planning of the Moscow Architectural Institute

107031, Russia, Moscow, Rozhdestvenka str., 11/4, building 1, building 4

✉ [annetrostovskaya@gmail.com](mailto:annetrostovskaya@gmail.com)



**Abstract.** The problem of the life cycle of cities located in extreme climatic conditions of the North is studied. For the first time it is stated that the northern settlements have to be split-off into a separate category speaking about the concept of the city life cycle. It is emphasized, that there is the fundamental difference between the territories of extreme



climatic conditions of the North and regions in the south. The subject of the study is represented by factors that influence on the appearance of the northern city and the duration of its life cycle. In the course of the study, three main factors were identified: 1. Features of the physical and geographical conditions of the area, 2. Possible functional purposes of the main vectors of the city's development, 3. Substance of the population. The groups of parameters that regulate the variability and the main essence of each of the proposed factors are also described. First of all the research methods involve the analysis of the references and the approaches of defining the concept of city life cycle. Further, by induction method, the factors influencing the city life cycle duration and the appearance of the northern city are formulated. The result of the study is to demonstrate the approach of the formation of the typological appearance of northern settlements. A factor-by-factor analysis is proposed – sequential analysis of the main factors determining the nature of the settlement (climate, functional vector of development, population), and then the choice of architectural, spatial and planning characteristics of the settlement (such as: solving the issue of interaction with the climate; mutual location of functional zones; estimated life of the building; the principle of territory development; interaction with the environment). It is emphasized that the northern city life cycle depends on these factors. The prospect of further research boils down to the formation of a matrix of possible typologies of the northern city, depending on the extremes of climatic conditions, the presence of vectors of functional development, the composition of the population, as well as its architectural and urban appearance.

**Keywords:** typology of settlements, Northern settlements, planning features, population of North, city life cycle, functional development vector, shift inhabitation, architectural-spatial aspect, functional areas, extreme climatic conditions

## References (transliterated)

1. Chaika, E. A. Rossiiskii i zarubezhnyi opyt prostranstvennoi organizatsii gorodov na Krainem Severe / E. A. Chaika. DOI: 10.24412/1998-4839-2023-2-144-153 // AMIT. – 2023. – №2 (63). URL: [https://marhi.ru/AMIT/2023/2kvart23/PDF/09\\_chaika.pdf](https://marhi.ru/AMIT/2023/2kvart23/PDF/09_chaika.pdf).
2. Schetchik naseleniya Zemli: internet-portal. – URL: <https://countrysmeters.info/ru/World> (Data obrashcheniya: 29.02.2024).
3. Koshkin, V. A. Delimitation of the Continental Shelf in the Central Arctic Ocean: Is It Possible Nowadays? Arctic Review on Law and Politics, Vol. 13, 2022, pp. 393–406. <http://dx.doi.org/10.23865/arctic.v13.3771>
4. Forrester, Dzh. Dinamika razvitiya goroda / Dzhel Rait Forrester; perevod M. G. Orlovoi. – Moskva: Progress, 1974.
5. Orekhovskii, P. A. Munitsipal'nyi menedzhment [Tekst] / P. A. Orekhovskii. – Moskva: Moskovskii obshchestvennyi nauch. fond, 1999. – 117 s.
6. Mavlyutov, R. R. Prostranstvennoe razvitie krupnykh gorodov Rossii v period postindustrial'nogo perekhoda / R. R. Mavlyutov. – Volgograd: VolgGASU, 2015.
7. Turgel', I. D. Teoretiko-metodicheskie aspekty issledovaniya zhiznennogo tsikla goroda / I. D. Turgel' // Voprosy upravleniya. – 2008. – № 3 (4). – S. 94–104.
8. Animitsa, E. G. Zhiznennyy tsikl ZATO: fazy adaptatsii k rynochnoi dinamike / E. G. Animitsa, A. P. Dubnov, L. V. Koval' // Materialy chetvertoi mezhdunarodnoi konferentsii: tsikly. Stavropol': SevKavGTU, 2002.
9. Animitsa, E. G. Tsiklichnost' sotsial'no-ekonomicheskikh protsessov / E. G. Animitsa, E. M. Kochkina, A. T. Tertyshnyi // Materialy Vtoroi mezhdunarodnoi konferentsii: tsikly. Stavropol': SevKavGTU, 2000.

10. Proshunina, K. A. Zhiznennyi tsikl gradostroitel'noi sistemy / K. A. Proshunina, T. V. Khomenko. – DOI 10.52684/2312-3702-2022-40-2-88-93 // Inzhenerno-stroitel'nyi vestnik Prikaspiya. – 2022. – №2 (40). URL: [https://xn--80aai1dk.xn--p1ai/journal/wp-content/uploads/2022/08/isvp\\_-2\\_40\\_2022\\_88-93.pdf](https://xn--80aai1dk.xn--p1ai/journal/wp-content/uploads/2022/08/isvp_-2_40_2022_88-93.pdf) (Data obrashcheniya: 21.03.2024).
11. Chaika, E. A. Printsipial'nye podkhody k prostranstvennoi organizatsii severnykh i arkticheskikh territorii / E. A. Chaika // Architecture and Modern Information Technologies. – 2022. – № 1 (58). – S. 174–187. URL: [https://marhi.ru/AMIT/2022/1kvart22/PDF/11\\_chajka.pdf](https://marhi.ru/AMIT/2022/1kvart22/PDF/11_chajka.pdf) DOI: 10.24412/1998-4839-2022-1-174-187.
12. Fauzer, V.V. Demograficheskie problemy razvitiya Rossiiskogo Severa / V.V. Fauzer // Upravlenie effektivnost'yu i bezopasnost'yu deyatel'nosti khozyaistvuyushchikh sub"ektov i publichnykh obrazovaniy: materialy Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, 25 yanvarya 2022 g. / FGBOU VO Izhevskaya GSKhA, Ekonomicheskii fakul'tet; [pod nauchnoi redaktsiei D.V. Kondrat'eva, K.V. Pavlova, A.K. Osipova]. – Izhevsk: Shelest, 2022. – 597 s.
13. Fauzer, V. V., Teoreticheskie i kontseptual'nye podkhody k razvitiyu Severa Rossii / V. V. Fauzer // Korporativnoe upravlenie i innovatsionnoe razvitie ekonomiki Severa: Vestnik Nauchno-issledovatel'skogo tsentra korporativnogo prava, upravleniya i venchurnogo investirovaniya Syktyvskarskogo gosudarstvennogo universiteta. – 2008. – №4. – S. 90–121.
14. Fauzer, V. V. Naselenie Mirovoi Arktiki: rossiiskii i zarubezhnyi podkhody k izucheniyu demograficheskikh problem i zaseleniyu territorii / V. V. Fauzer, T. S. Lytkina, A. V. Smirnov // Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz. – 2020. – T. 13. № 3. – S. 158–174. DOI: 10.15838/esc.2020.3.69.11
15. Kotler, F. Marketing mest / F. Kotler, K. Asplund, I. Rein, D. Khaider, per. s angl. M. Akkaya, pri uch. V. Mishuchkova // Sankt-Peterburg : Stokgol'mskaya shkola ekonomiki v Sankt-Peterburge, 2005.
16. Shiklomanov, N. Dealing with the bust in Vorkuta, Russia / N. Shiklomanov, D. Streletskiy, L. Suter, R. Orttung, N. Zamyatina // Land Use Policy. – 2020. – Volume 93, April. – URL: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2019.03.021>
17. Gunko, M. Rethinking urban form in a shrinking Arctic city / M. Gunko, E. Batunova, A. Medvedev // Espace populations sociétés [En ligne], 2020/3-2021/1 | 2021, mis en ligne le 21 janvier 2021. URL: <http://journals.openedition.org/eps/10630> DOI: <https://doi.org/10.4000/eps.10630>.
18. Gagiev, N.N. Prognozirovanie sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya arkticheskikh regionov / N.N. Gagiev, A.A. Shestakova // Vestnik Altaiskoi akademii ekonomiki i prava. 2021. № 7. S. 4–9.
19. Chaika, E. A. Formirovanie opornykh punktov Severnogo shirotnogo transportnogo koridora / E. A. Chaika. – DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15215 // Architecture and Modern Information Technologies. – 2020. – №3(52). – S. 265–276. – URL: [https://marhi.ru/AMIT/2020/3kvart20/PDF/15\\_chaika.pdf](https://marhi.ru/AMIT/2020/3kvart20/PDF/15_chaika.pdf)
20. Linking climate and infectious disease trends in the Northern/Arctic Region / Yan Ma, Georgia Destouni, Zahra Kalantari, Anna Omazic, Birgitta Evengård, Camilla Berggren & Tomas Thierfelder. – URL: <https://www.nature.com/articles/s41598-021-00167-z> / (date of application 08.04.2022). – Text : electronic.
21. Tetel'min, V. V. Formula maksimal'nogo global'nogo potepleniya / V. V. Tetel'min. – DOI: 10.22363/2313-2310-2022-30-1-45-57 // Vestnik RUDN. Seriya: Ekologiya i

- bezopasnost' zhiznedeyatel'nosti. – 2022. – T. 30. – №1. – S. 45–57. – URL: <http://doi.org/10.22363/2313-2310-2022-30-1-45-57>.
22. Bartsch, A. Expanding infrastructure and growing anthropogenic impacts along Arctic coasts / A. Bartsch, G. Pointner, I. Nitze, A. Efimova, D. Jakober, S. Ley, E. Högström, G. Grosse, P. Schweitzer. – DOI 10.1088/1748-9326/ac3176. // Environmental research letters. 2021. Volume 16, Number 11. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ac3176/pdf>.
23. Bradbury, D. Super cool: Arctic data centres aren't just for Facebook // The register. URL: [https://www.theregister.com/2016/05/12/power\\_in\\_a\\_cold\\_climate/](https://www.theregister.com/2016/05/12/power_in_a_cold_climate/) (data obrashcheniya: 05.04.2024).
24. Timoshenko, D. S. Breeding arkticheskikh turistskikh destinatsii v Rossii / D. S. Timoshenko // Arktika i Sever. – 2021. – № 42. – S. 257–270.

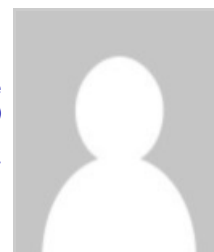
## Techniques for designing inclusive buildings using the example of theater architecture

Sokolova Alina

Postgraduate student, Department of Architecture of Public Buildings, Moscow Architectural Institute (State Academy)

107031, Russia, Moscow, Rozhdestvenka str., 11/4, building 1, p. 4

✉ [a.sokolova@markhi.ru](mailto:a.sokolova@markhi.ru)



**Abstract.** In the article, the author examines the use of the concept of "healing architecture" in order to organize inclusive spaces in such facilities, such as cultural and entertainment institutions, as well as methods used in the design of inclusive theaters designed for people with physical or psychological disabilities, the main techniques used to create a comfortable environment in such projects. The main object of this research is inclusive theater spaces. The main purpose of the study is to explore the possibility of organizing inclusive theaters using the methods of the "Healing Architecture" concept used in the organization of medical and rehabilitation institutions. In the course of the work, the method of analyzing research on the topic and existing projects was used, as well as theoretical analysis, identification and consideration of the main techniques for designing inclusive spaces and the possibility of their use in the design process of inclusive theaters. The novelty of this study lies in the consideration of the concept of healing architecture, from the side of using its techniques in the design of cultural and entertainment institutions, such as inclusive theaters. As a result of the research, the main methods of organizing space used to create a "healthy" environment in medical buildings were considered, as well as their benefits in organizing inclusive theatrical institutions designed for multi-group visitors, projects designed for people with physical and psychological health characteristics were selected and studied, and the basic techniques of organizing space in the buildings selected for analysis. The result of the study was a number of proposals for the organization of the theater space, taking into account the concepts of inclusive and rehabilitation architecture, for groups of people with increased needs.

**Keywords:** organization methods, inclusive spaces, healing architecture, cultural and entertainment institutions, rehabilitation, theater space, architecture, inclusive theater, spectator areas, stage

## References (transliterated)

1. Anichkin G.V. Festival'noe dvizhenie tvorchestva invalidov: put' v mir ravnykh prav i vozmozhnostei // Kul'tura i obrazovanie: nauchno-informatsionnyi zhurnal vuzov kul'tury i iskusstv. 2016. S. 44-49.
2. Bastrova T.Yu., Tokarskaya L.V., Grozina V.A. Graficheskii dizain dlya lits s rasstroistvami autisticheskogo spektra (ras) // Akademicheskii vestnik UralNIIproekt RAASN. 2016. S. 95-99.
3. Mikhail'chi E.V. K izucheniyu osobennosti vospriyatiya vremeni i prostranstva u lits s OVZ i invalidnost'yu // Lichnost' v menyayushchemsya mire: zdorov'e, adaptatsiya, razvitie, 2016. № 3(14). S. 50-62.
4. Polukhina E.V., Derezhovskaya V.D. Praktiki inkluzivnogo teatra v Rossii: analiz smyslov dlya uchastnikov i potentsiala dlya sotsial'nykh izmenenii // Zhurnal issledovaniy sotsial'noi politiki. 2022. № 20(4). S. 557-572. DOI: 10.17323/727-0634-2022-20-4-557-572
5. Pryadko I.P. Sozdanie bezbar'ernogo arkhitekturno-planirovochnogo prostranstva dlya malomobil'nykh grupp naseleniya i problema podgotovki spetsialistov v sfere stroitel'stva i arkhitektury // Vestnik BGTU im. V.G. Shukhova. 2019. №6. S. 49-57. DOI: 10.34031/article\_5d01f9a83dd636.45387278
6. Khaziakhmetova E.V., Akhtyamov I.I., Akhtyamova R.Kh. Printsipy organizatsii besprovodnogo prostranstva dlya detei s ogranichennymi vozmozhnostyami // Izvestiya KGASU, 2018, № 4 (46). S. 143-151.
7. Codinhoto R. Design in Acute Health: Healing Architecture. In R. Cooper, & E. Tseklevs (Eds.) // Design for Social Responsibility. Routledge, Abingdon, U. K., 2017. pp. 111-153. URL: <https://doi.org/10.4324/9781315576619>
8. Cuppers P. Theatre and Disability. London: Palgrave, 2017. pp. 7-95. ISBN: 978-1-137-60571-9
9. Frandsen A.K., Ryhl K. The Healing Potential of Architectural Design // Fraunhofer IRB, 2010. pp. 1-10.
10. Ghazaly M., Badokhon D., Alyamani N., Alnumani S. Healing Architecture // Civil Engineering and Architecture. 2022. Vol. 10, No. 3A, pp. 108-117. DOI: 10.13189/cea.2022.101314
11. Jebri T., Chen Y. The architectural strategies of classrooms for intellectually disabled students in primary schools regarding space and environment // Ain Shams Engineering Journal. 2021. Vol. 12 No. 1. pp. 821-835. URL: <https://doi.org/10.1016/j.asej.2020.09.005>
12. Lawson B. (2010) 'Healing architecture // Arts & Health, Vol. 2. No. 2, 95-108. DOI: 10.1080/17533010903488517
13. Ma N., Ma S., Li S., Ma S., Pan X., Sun G. The Study of Spatial Safety and Social Psychological Health Features of Deaf Children and Children with an Intellectual Disability in the Public School Environment Based on the Visual Access and Exposure (VAE) Model // International Journal of Environmental Research and Public Health. 2021. Vol. 18. No. 8. 4322. pp. 1-12. URL: <https://doi.org/10.3390/ijerph18084322>
14. Nickl-Weller C., Nicki H. Architecture for Health. Switzerland: Braun Publishing, 2021. pp. 3-176. ISBN: 978-3-03768258-6.
15. Singh S., Sabahat M., Qamrudiin J. The Impact of Architecture in the Process of Healing & Well-Being // International Journal for Research in Applied Science & Engineering Technology. 2021. Vol. 9. Issue III. pp. 202-222. URL: <https://doi.org/10.22214/ijraset.2021.33196>
16. Stephen R. Creating healing environments: humanistic architecture and therapeutic

## Stylistic features of the development of Muravyov-Amursky Street in Khabarovsk in the pre-revolutionary period

Vakhonin Maksim Sergeevich

Graduate Student, Higher School of Architecture and Urban Planning, Pacific National University

136 Pacific Street, Khabarovsk, Khabarovsk Territory, 680035, Russia

✉ 2017100513@pnu.edu.ru



Bazilevich Mikhail Evgenevich

PhD in Architecture

Professor; Higher School of Architecture and Urban Planning; Federal Budgetary Educational Institution of Higher Education "Pacific National University"

136 Pacific Street, Khabarovsk, Khabarovsk Territory, 680035, Russia

✉ mikhaibazilevich@gmail.com

**Abstract.** The work presents a systematic picture of the development of the historical core of the architectural ensemble of the central main street of the city of Khabarovsk – Muravyov-Amursky, which was formed during the second half of the 19th – early 20th centuries, and is currently of absolute interest from the point of view of studying the history of regional architecture of the pre-revolutionary period associated with the economic development of the eastern outskirts of the Russian Empire, the construction of new cities and settlements and the creation of transport infrastructure that connected the Pacific region with the central part of the country.

The study was based on materials obtained by the authors during the study of scientific and local history literature, Internet resources and archival searches, as well as their own field surveys of street development.

As a result, the stylistic and space-planning characteristics of the buildings and structures included in the ensemble, determined by the specifics of the development of the city and its architectural and construction complex, were considered. The study showed that the status of Khabarovsk as the administrative center of the Amur Governor-General and, as a consequence, the presence in it of three categories of customers: the city administration, the military department and private merchants, as well as the characteristics of local building materials, determined the typological and form-creative diversity of the ensemble of the central street of the city, which developed during the period under review in four stylistic systems: Russian style, retrospectionism, "brick" style and modernism.

The authors identified a range of problems of interaction between historical buildings and new construction objects, which are actively being introduced into the urban fabric and changing the perception of the cultural landscape of the city.

**Keywords:** brick eclecticism, Russian style, Art Nouveau, historical and cultural landscape, ensemble, Muravyov Amursky street, Khabarovsk, heritage, history, architecture

### References (transliterated)

1. Baklyskaya, L. E. Vostok i zapad v dal'nevostochnoi arkhitekture: monografiya / L. E.

- Baklyskaya : Tikhook. gos. un-t.-Khabarovsk: Izd-vo TOGU, 2015. – 165 s.
2. Bodisko, A. M. Iz zhizni Khabarovska / A.M. Bodisko; [redkol.: I. V. Filatkina (gl. red.) i dr.; sost. T.V. Kirpichenko ; nauch. konsul'tant N.I. Dubinina]. – Repr. izd. – Khabarovsk : DVGNB, 2008. – 291 s.
  3. Kradin, N. P. Staryi Khabarovsk: Portret goroda v dereve i kamne (1858-2008) / N.P. Kradin. – Khabarovsk: Riotip, 2008. – 448 s.
  4. Ivanova, A. P. Organizatsiya torgovykh prostranstv v russkikh dal'nevostochnykh poseleniyakh serediny XIX – nachala XX vv. [Elektronnyi resurs] / A. P. Ivanova // Arkhitekton: izvestiya vuzov. – 2006. – №3(15). – URL: [http://archvuz.ru/2006\\_3/32](http://archvuz.ru/2006_3/32)
  5. Tseluiko D. S. Issledovanie planirovochnoi struktury goroda Khabarovska s pomoshch'yu instrumentov prostranstvennogo sintaksisa. Components of Scientific and Technological Progress № 12(90) 2023. – S. 99-104.
  6. Bazilevich M. E. Arkhitekturnoe nasledie vypusnikov arkhitekturnykh i inzhenernykh shkol Sankt-Peterburga na Dal'nem Vostoke Rossii (seredina XIX – nachalo XX vv.) Vestnik grazhdanskikh inzhenerov. – 2020. – № 1 (78) fevral'. S. 5-13.
  7. Arkhitektory i inzhenery vostochnykh okrain Rossii vtoroi poloviny XIX – nachala XX veka: [monografiya] / M. E. Bazilevich, N. P. Kradin, A. P. Ivanova [i dr.]. – Khabarovsk : Izdatel'stvo TOGU, 2023. – 271 s.
  8. Dyminskaya A. V. i dr. Ob'ekty kul'turnogo naslediya (pamyatniki istorii i kul'tury Khabarovskogo kraia), izd. 2-e, pererab. i dop. – Khabarovsk : Ministerstvo kul'tury Khabarovskogo kraia, 2013. – 247 s.
  9. Dokhodnyi dom V.F. Zandau [Elektronnyi resurs] Biblioteka sibirskogo kraevedeniya – URL: <http://bsk.nios.ru/enciklodediya/dohodnyy-dom-vf-zandau> (Data obrashcheniya: 26.04.2024)

## The architecture of railway stations in Shenyang in the first half of the 20th century

**Pugacheva Ekaterina Alekseevna**

Assistant Professor, Department of Architecture and Urban Planning, Pacific National University

680035, Russia, Khabarovsk Territory, Khabarovsk, st. Pacific, 135, office 506g

✉ [km.904@yandex.ru](mailto:km.904@yandex.ru)



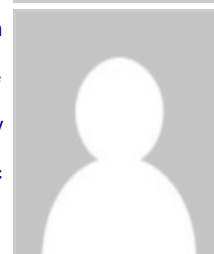
**Kim Anton Andreevich**

PhD in Architecture

Associate Professor, Department of Higher School of Architecture and Urban Planning, Pacific National University

680035, Russia, Khabarovsk Territory, Khabarovsk, st. Pacific, 136, office 527c

✉ [ant.kim@mail.ru](mailto:ant.kim@mail.ru)



**Pakulova Ekaterina Pavlovna**

Student, Department of Architecture and Urban Planning, Pacific National University

680035, Russia, Khabarovsk Territory, Khabarovsk, st. Pacific, 135, office 506g

✉ [2022100451@pnu.edu.ru](mailto:2022100451@pnu.edu.ru)



Chernyshova Anastasiya Vital'evna

Student, Department of Architecture and Urban Planning, Pacific National University

680035, Russia, Khabarovsk Territory, Khabarovsk, st. Pacific, 135, office 506g

✉ 2022100433@pnu.edu.ru



**Abstract.** The work is dedicated to identifying and defining the figurative and spatial characteristics of railway stations constructed in Shenyang during the first half of the 20th century. In the course of the study, the main architectural and compositional techniques employed by architects for the construction of railway stations in Russia, the South, the North, and the East are examined in detail. The stylistic traits that are associated with Western European, Chinese, and Japanese architectural traditions are identified. The brief history of the construction of these stations is reviewed, as well as the objects that served as models for the planned structures. The author examines how each station influenced the formation of the urban composition and development. As part of the research, three approaches to station design were identified based on national characteristics. Russian designers considered these stations to be secondary, which is reflected in the use of standardized design techniques and lack of elaboration in urban planning. Japanese architects designed the station based on the typology of similar facilities in the city. An integrated approach was taken, with the station originally planned as the center of a residential development project. Chinese builders sought to demonstrate the independence of their national architecture from foreign influences, resulting in the creation of a creative solution that is typical of Sino-Western architecture during this period, characterized by the breakdown of proportions and tectonic elements from European architecture. Additionally, the stations designed by Chinese architects were characterized by a lack of integration with the existing urban planning, which was partly addressed during the Manchukuo period.

**Keywords:** China, Manchukuo, Mukden, Shenyang, SMR, CER, architecture, urban planning, railway station, railway

## References (transliterated)

1. Pugacheva E.A., Kim A.A., Samsonovna E.M. Osobennosti formirovaniya zastroiki goroda Chanchun' v kontse XIX – pervoi treti XX v. // Urbanistika. 2023. № 1. S. 29-40. DOI: 10.7256/2310-8673.2023.1.39901 EDN: EKUZZU. URL: [https://e-notabene.ru/urb/article\\_39901.html](https://e-notabene.ru/urb/article_39901.html)
2. Ordynskaya Yu.V. Faktory obrazovaniya sistem rasseleniya na sovremennom etape (yug Dal'nego Vostoka Rossii – Severo-Vostok Kitaya). // Urbanistika. 2023. № 3. S. 35-43. DOI: 10.7256/2310-8673.2023.3.43828 EDN: UYODEQ. URL: [https://e-notabene.ru/urb/article\\_43828.html](https://e-notabene.ru/urb/article_43828.html)
3. Kradin N. P. Kharbin – russkaya Atlantida. Khabarovsk: Khabarovskaya kraevaya tipografiya, 2010. 368 s.
4. Levoshko S. S. Arkhitekturnaya shkola Kharbinskogo politekhnicheskogo instituta // Russkii Kharbin, zapechatlennyy v slove. Vyp. 9. Blagoveshchensk: Amurskii gosudarstvennyi universitet, 2022. S. 108-123.
5. Ivanova A. Russkie voennye inzheneriy Port-Artura // Proekt Baikal. 2022. № 73. S. 142-149. DOI: 10.51461/pb.73.25.
6. Ivanova A. Arkhitektura Prosveshcheniya Dal'nego Vostoka pervoi treti XX veka // Proekt Baikal. 2024. № 79. S. 124-133. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2299.

7. Glatolenkova E. K voprosu ob avtorakh proekta pervogo vokzala v Kharbine // Proekt Baikal. 2024. № 79. S. 34-48. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2296.
8. Bazilevich M., Ivanova A. Russkii istoriko-kul'turnyi landshaft Port-Artura i Kharbina // Proekt Baikal. 2024. № 79. S. 118-123. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2298.
9. Bazilevich M. Tvorcheskaya deyatel'nost' voennogo inzhenera Nikolaya Konovalova na Dal'nem Vostoke // Proekt Baikal. 2023. № 78. S. 106-111. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/78.2245.
10. Tseluiko D., Smol'yaninova T. Arkhitekturnyi stil' tatsuno v Man'chzhurii // Proekt Baikal. 2023. № 77. S. 70-77. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2192.
11. Smol'yaninova T., Tseluiko D. Razvitie arkhitektury konsul'skikh uchrezhdenii v Man'chzhurii // Proekt Baikal. 2023. № 77. S. 78-84. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2195.
12. Smol'yaninova T.A. Konsul'skie zdaniya kak obraz inostrannoi arkhitektury v gorodakh Severo-Vostochnogo Kitaya // Urbanistika. 2023. № 2. S. 97-106. DOI: 10.7256/2310-8673.2023.2.38331 EDN: RVDKTJ. URL: [https://e-notabene.ru/urb/article\\_38331.html](https://e-notabene.ru/urb/article_38331.html)
13. Dalian Old Shadows / ed. Y. Li. Dalian: People's Fine Arts Publishing House, 1999.
14. Glance Back the Old City's Charm of Harbin (1897–1949). Vol. 1 / Chief ed. B. Yu. Beijing: China Architecture & Building Press, 2005. 216 p.
15. Denison E., Ren G. Ultra-Modernism: Architecture and Modernity in Manchuria. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2016. 148 p.
16. Harbin to Hanoi: The Colonial Built Environment in Asia 1840 to 1940 / Eds. L. Victoir, V. Zatsepine. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2013. 316 p.
17. Liang S. Zhong guo jian zhu shi [History of Chinese Architecture]. Beijing: China Building Industry Press. 2015. 555 p.
18. Luchkova V. I. Istoriya kitaiskogo goroda. Khabarovsk: Izdatel'stvo TOGU, 2011. 442 s.
19. Khisamutdinov A. A., Chu T. Shen'yanskii imperatorskii dvorets v proshlom i segodnya // Vestnik Akademii nauk Respubliki Bashkortostan. 2023. T. 48, № 3(111). S. 69-75. DOI: 10.24412/1728-5283-2023-3-69-75.
20. Zhong Guo Jian Zhu Zong Lan: Shen Yang Pian [The Architectural Heritage of Modern China: Shenyang] / B. C. Chen, [etc.]. Beijing: China Architecture Publishing & Media Co., Ltd. 1995.
21. Tang L., Tang J., Guo F. The Cultural Integration Phenomenon of Shenyang Architectural Heritage // Lecture Notes in Civil Engineering. Vol. 279. Singapore: Springer, 2023. P. 631-635. DOI: 10.1007/978-981-19-4293-8\_65.
22. Al'bom sooruzhenii i tipovyykh chertezhei Kitaiskoi Vostochnoi zheleznnoi dorogi. 1897–1903. M., 1903. 354 s.
23. Kholin N., Zh/d stantsiya. Otstuplenie. Stantsiya Mukden 27 avgusta 1905 [fotografiya ; elektronnyi resurs] // Vystavka: Arkhiv doktora Zhivago. Cherez vsyu stranu – na voynu. URL: <https://m.russiainphoto.ru/photos/230687/> (data obrashcheniya 07.04.2024).
24. Mukden Temporary Railway Station after Russo-Japan War [fotografiya ; elektronnyi resurs] // Wikimedia Commons. URL: <https://cdn2.picryl.com/photo/1906/12/31/mukden-temporary-railway-station-after-russo-japan-war-9c058d-640.jpg> (data obrashcheniya 07.04.2024).
25. The bustling view of Mukden station [fotografiya ; elektronnyi resurs] / Taisho Photo Studio // Kyoto University Rare Materials Digital Archive. URL: <https://rmda.kulib.kyoto-u.ac.jp/en/item/rb00030584#?>



c=0&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-5719%2C0%2C15337%2C2511 (data obrashcheniya 07.04.2024).

26. Lenling S. Liaoning jiyi:Shenyang tieluji "Gudongji" huochezhan, ni zhidao ji ge? [Liaoning Memory: Shenyang Railway Bureau "Antique" railway Station, how many do you know?] [elektronnyi resurs] // Sohu. URL: [https://travel.sohu.com/a/676156184\\_121124715](https://travel.sohu.com/a/676156184_121124715) (Data obrashcheniya 03.04.2024)

## Definition of the city in the legal aspect of urban development

Veretennikova Kseniia Vadimovna 

PhD in Architecture

Associate Professor, Department of Urban Planning, Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering

190005, Russia, Saint Petersburg, 2nd Krasnoarmeyskaya str., 4

✉ xenyaver@gmail.com

**Abstract.** The article provides a general overview of the definition of a city in the legal aspect of urban development. The relevance of the study is due to the lack of a generally accepted legally fixed definition of a city at the federal level, the variety of interpretations of this concept at the regional level and the identified cases of inconsistency of administrative boundaries with real urban boundaries. This leads to the fact that the established categories of settlements are often a reflection of administrative management, rather than the real spatial structure; there is no clear understanding of the degree of real urbanization of Russia and the number of cities in it. The study examines cases of inconsistency between the administrative boundaries of cities and their actual spatial characteristics. The object of the study is the definition of the city, the subject of the study is the representation of the concept of the city in the legislation regulating urban development. The article analyzes the upper-level regulations, laws on the administrative and territorial structure of various subjects of the Russian Federation, and statistical data.

Various approaches to the concept of a city in the legislation on the administrative-territorial structure of the subjects of the Russian Federation are identified and the signs of classifying a settlement as a city contained in them are considered. It is established that the definition of a city in the legal field is vague, its urban planning and spatial planning aspects are lost. The city ceases to be considered as a real physical space and is replaced by administrative-territorial and municipal categories. It is necessary to develop a unified conceptual framework and criteria fixed at the federal level for classifying settlements as urban, taking into account regional peculiarities. The development of a unified methodology for determining the criteria of urban structure based on spatial characteristics will help determine the number of cities in Russia and determine the real degree of urbanization of the country.

**Keywords:** regional legislation, locality, municipality, administrative-territorial division, urban-type settlement, urbanization, definition, city, administrative boundaries, criterion

## References (transliterated)

1. Itogi vserossiiskoi perepisi naseleniya 2020 goda // Federal'naya sluzhba gosudarstvennoi statistiki Rossiiskoi Federatsii [Elektronnyi resurs]. URL: [https://rosstat.gov.ru/vpn/2020/Tom1\\_Chislennost\\_i\\_razmeshchenie\\_naseleniya](https://rosstat.gov.ru/vpn/2020/Tom1_Chislennost_i_razmeshchenie_naseleniya) (data obrashcheniya: 01.05.2024).

2. Spisok stran po urovnyu urbanizatsii // Nonews [Elektronnyi resurs].  
URL: <https://nonews.co/directory/lists/countries/urban-population> (data obrashcheniya: 01.05.2024).
3. Metodologicheskie poyasneniya Federal'noi sluzhby gosudarstvennoi statistiki [Elektronnyi resurs].  
URL: [https://rosstat.gov.ru/free\\_doc/new\\_site/perepis2010/croc/Documents/Vol1/methodology.pdf](https://rosstat.gov.ru/free_doc/new_site/perepis2010/croc/Documents/Vol1/methodology.pdf) (data obrashcheniya: 10.05.2024)
4. Svinarev V. V., Salomatkin A. S. Kommentarii k stat'e 10 Federal'nogo zakona "Ob obshchikh printsipakh organizatsii mestnogo samoupravleniya" // IZDANIE SOVETA FEDERATsii [Elektronnyi resurs].  
URL: <http://council.gov.ru/media/files/41d44f2437125c8ea954.pdf> (data obrashcheniya: 10.05.2024)
5. Gataulina E. A. Gorod ili selo? Analiz zakonodatel'stva sub"ektov Rossiiskoi Federatsii // Nikonovskie chteniya. 2015. № 20. S. 291–297.
6. Stepanova Yu. V. Printsipy administrativno-territorial'nogo ustroistva sub"ektov RF // Izv. Sarat. un-ta Nov. ser. Ser. Ekonomika. Upravlenie. Pravo. 2012. № 4. S. 116–119.
7. Solov'ev E. V. Status goroda: pravovye osnovaniya prisvoeniya // Mariiskii yuridicheskii vestnik. 2014. № 11. S. 74–79.
8. Frolova T. A. Ponyatie «Gorod» v zakonodatel'stve sub"ektov Rossiiskoi Federatsii ob administrativno-territorial'nom delenii // Prolog: zhurnal o prave. 2016. № 3. S. 51–55.
9. Balabeikina O. A., Faibusovich E. L. Uroven' urbanizirovannosti territorii Rossiiskoi Federatsii: regional'nyi razrez // Geograficheskii vestnik = Geographicalbulletin. 2018. № 1(44). S. 72–82. doi:10.17072/2079-7877-2018-1-72-82
10. Zaborova E. N. Kriterii vydeleniya goroda kak tipa poseleniya // Gradoustroistvo. 2013. № 10. S. 42–45.
11. Leshchenko Ya. A. Faktory, problemy urbanizatsii Rossii i Sibiri // Tsivilizatsionnye sdvigi v razvitii sovremennogo goroda. 2021. S. 221–226.
12. Babkin R. A. Sovremennaya traktovka «istinnykh» i «neistinnykh» gorodov na primere Moskovskogo regiona v kontekste razrabotki sistemy monitoringa sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya munitsipal'nykh obrazovaniy RF // VII Semenovskie chteniya: nasledie P.P. Semenova-Tyan-Shanskogo i sovremennaya nauka. Materialy Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii. Lipetsk, 2022. S. 47–51.
13. Turkina V. G. Gorod kak «Topos» // NOMOTHETIKA: Filosofiya. Sotsiologiya. Pravo. 2009. № 2 (57).

## The evolution of theater placement in the urban space of the city using the example of Moscow from the late 17th to the early 20th century.

Karpenko Elena Aleksandrovna 

Assistant; Department of Urban Planning; St. Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering

190005, Russia, Saint Petersburg, 2nd Krasnoarmeyskaya str., 4, office 308a

✉ Elenchik105@yandex.ru

---

**Abstract.** The current trend of urban sprawl in major cities is creating conditions for territorial injustice in the distribution of cultural assets. One of the key problems in the modern theater urban development of Moscow is associated with the uneven distribution of theater complexes

between the city core and the periphery. The object of the study is the theater as an element of the cultural environment of urban space. The subject of the study is the spatial features of theater placement in the urban structure and its influence on shaping the city's cultural landscape, as well as the spatial evolution of the city itself. The research objective is to establish urban planning correlations between theater location in the city structure and the spatial development of the city through the evolution of theater placement in Moscow from the late 17th to the early 20th century. The research methodology during the historical phase is based on studying bibliographic sources and cartographic analysis. Examination of contemporary issues involved collecting, updating, and visualizing geospatial data on the present urban placement of theaters. The scientific novelty of the study lies in utilizing a spatial approach to examining Moscow's urban cultural environment retrospectively from the late 17th to the early 20th century. This spatial approach enables identifying the correlation between sociocultural phenomena and the structure of Moscow's urban space during this period. The research identified characteristic temporal stages in the evolution of theater placement in Moscow from the late 17th to the early 20th century, coupled with the city's immediate spatial development. The research results can serve as a starting point for developing a comprehensive urban strategy aimed at enhancing the quality of the city's cultural environment through the strategic placement of theater complexes.

**Keywords:** Geoinformation analysis, urban structure, Moscow, historical cartography, periphery, core, urban evolution, spatial organization, cultural area, theater

## References (transliterated)

1. Kogan L.N. Sotsiologiya kul'tury. Ekaterinburg: URGU, 1992. 120 s.
2. Teatry. Svodnye dannye Statisticheskaya informatsiya// Portal otkrytykh dannykh ministerstva kul'tury Rossiiskoi Federatsii [Elektronnyi resurs]. URL: [https://opendata.mkrf.ru/opendata/7705851331-stat\\_theaters\\_svod\(data obrashcheniya: 05.05.2024\)](https://opendata.mkrf.ru/opendata/7705851331-stat_theaters_svod(data obrashcheniya: 05.05.2024))
3. Raspredelenie naseleniya po vozrastnym gruppam za 2010-2022 gg.// Upravlenie Federal'noi sluzhby gosudarstvennoi statistiki po g. Moskve i Moskovskoi oblasti. [Elektronnyi resurs]. URL: <https://77.rosstat.gov.ru/folder/64634> (data obrashcheniya: 18.05.2024)
4. Otsenka chislennosti g. Moskvyy na 1 yanvarya 2024 goda i v srednem za 2023 god // Upravlenie Federal'noi sluzhby gosudarstvennoi statistiki po g. Moskve i Moskovskoi oblasti.[Elektronnyi resurs]. URL: <https://77.rosstat.gov.ru/folder/64634> (data obrashcheniya: 18.05.2024)
5. Anisimov A.V. Formirovanie sistemy teatral'no zrelishchnykh zdaniy v krupnei shikh gorodakh // Arkhitektura SSSR, 1979. №10, 64 s.
6. Proekt normativov gradostroitel'nogo proektirovaniya Sankt-Peterburga 2015 goda // Pravitel'stvo Sankt-Peterburga. Komitet po gradostroitel'stvu i arkhitekture [Elektronnyi resurs]. URL: [http://old.kgainfo.spb.ru/img/flash/2015\\_12\\_30/30122015.pdf](http://old.kgainfo.spb.ru/img/flash/2015_12_30/30122015.pdf) (data obrashcheniya: 18.05.2024)
7. Mir-teatr. Arkhitektura i stsenografiya v Rossii Stepina A. G., Petrova A. A. Moskva: Kuchkovo pole, 2017.
8. Starikova L. "Prizvat' v Moskovskoe gosudarstvo masterov komediyu delat'": U istokov rossiisko-ital'yanskikh teatral'nykh svyazei // Sovremennaya dramaturgiya. 2011. № 3.
9. Teatry Moskvyy. Vremya i arkhitektura Anisimov A.V. Moskva: Moskovskii rabochii, 1984.
10. Filippov V. Dinamika etnicheskogo i konfessional'nogo sostava naseleniya Moskvyy po

dannym predydushchikh perepisei. «Na puti k perepisi». Pod redaktsiei Valeriya Tishkova – M.: «Aviaizdat» 2003. S. 277-313.

11. Ekologicheskie i toponomicheskie poteri prirodnkh ob"ektov goroda Moskvy Gutnikov V.A., Strakhova V.N. Gradostroitel'stvo. 2021. №1(71). S. 70-83.
12. Moskovskoi okruzhnoi zheleznoi doroge 100 let Kalmykov S.V., Mishenev Yu.D., Roshchevkin V.T., Senin A.S. Moskva: LKI, 2008.
13. Pilyugin A.A. Reformy v Imperatorskikh teatrakh. 1882 god. Iz istorii organizatsii tvorcheskogo protsessa v russkom teatre. M., 2003.
14. Pyataeva O. V. "Rossiiskii tsirk 1900-1917 godov. Ocherk istorii" Izvestiya Rossiiskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. A. I. Gertsena, № 60, 2008, pp. 216-220.

## Student youth of Arctic cities about the reasons for migration outflow

**Hoteeva Evgeniya Aleksandrovna** 

Leading Specialist, Petrozavodsk State University Budget Monitoring Center

31 Lenin Ave., room 503, Petrozavodsk, 185910, Russia

✉ [ehoteeva@petsu.ru](mailto:ehoteeva@petsu.ru)

**Rodion Inna Vladimirovna** 

Graduate student, Petrozavodsk State University Budget Monitoring Center

31 Lenin Ave., Petrozavodsk, 185910, Russia

✉ [irodion@petsu.ru](mailto:irodion@petsu.ru)

**Simakova Anna Vasil'evna** 

PhD in Sociology

Simakova Anna Vasil'evna

185910, Russia, Karelia region, Petrozavodsk, Lenin Ave., 31

✉ [simakova@petsu.ru](mailto:simakova@petsu.ru)

---

**Abstract.** The population decline in the Arctic zone of the Russian Federation (hereinafter referred to as the AZ RF) currently remains an urgent problem for the strategic development of these territories. Modern studies of the determination of migration do not reflect the complexity of the decision to migrate, made in the broad socio-economic context of young people's ideas about the Arctic cities, which are the main places of permanent residence and education. In this connection, the purpose of the study was to clarify the public opinion of young people about the reasons for outgoing migration of young people to the Arctic Zone of the Russian Federation and to identify ideas about the Arctic city, under the influence of which either readiness to migrate or to settle in the territory is formed. The subject of the study is the public opinion of students about the reasons for migration and their ideas about Arctic cities, explaining the migration outflow. The research method used was focus groups with students studying in higher and secondary vocational education programs in Murmansk, Arkhangelsk and Segezha, followed by content analysis of focus group transcripts. The results obtained reflect the characteristics of Arctic cities identified by respondents that encourage migration and deter it. Among the characteristics that stimulate migration, such characteristics of cities as "industrial", "dependent" and "unattractive" are noted. Migration is deterred by such advantages of Arctic cities as "economically significant", "safe", "smaller" and

"habitual". It was noted that focus group participants are in the stage of self-determination and therefore they are characterized by both the perception of their current places of residence as "native" and "habitual", and the desire to separate and migrate, "trying on" the opportunity to leave.

**Keywords:** migration factors, content analysis, focus group, reasons for migration, public opinion, migration, youth, Arctic cities, Arctic zone of the Russian Federation, agglomerations

## References (transliterated)

1. Smirnov A. V. Naselenie mirovoi Arktiki: dinamika chislennosti i tsentry rasseleniya // Arktika i Sever. 2020. № 40. S. 270–290.
2. Simakova A. V., Stepus' I. S. Obrazovatel'naya migratsiya vypusknikov Karelii: arkticheskaya spetsifika // Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, opros. 2023. №3. S. 247–264.
3. Opornye naselennye punkty Rossiiskoi Arktiki: materialy predvaritel'nogo issledovaniya / ANO «Informatsionno-analiticheskii tsentr Gosudarstvennoi komissii po voprosam razvitiya Arktiki», ANO «Institut regional'nogo konsaltinga», 2022. – 246 s.
4. Mankheim K. Izbrannoe: Diagnostika nashego vremeni / per. s nem. i angl. L. V. Vol'fon [i dr.]. M.: RAO Govoryashchaya kniga, 2010.
5. Uksusov M. A. Molodezh' Arktiki – kategoriya diskursa, statistiki i identichnosti // Sotsial'noe prostranstvo. 2022. № 4. S. 1–20.
6. Kartseva M. A., Mkrtchyan N. V., Florinskaya Yu. F. Mezhhregional'naya migratsiya molodezhi v Rossii i vystraivanie zhiznennykh strategii // Zhurnal Novoi ekonomicheskoi assotsiatsii. 2021. № 4 (52). S. 162–180.
7. Odintsov A. V., Shipitsin A. I., Marchenko A. Yu. Tsentrostremitel'naya migratsiya molodezhi iz rossiiskoi provintsii: prichiny i tendentsii (na primere Volgogradskoi oblasti) // Monitoring obshchestvennogo mneniya: ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny. 2020. № 3. S. 335–354.
8. Klyachko T., Semionova E. Trudovaya migratsiya: vzglyad molodezhi // Ekonomicheskoe razvitie Rossii. 2019. № 12. S. 53–62.
9. Byuraeva Yu. G. Molodezhnaya migratsiya v Respublike Buryatiya: napravlennost' potokov i prichiny // Sotsiologicheskie issledovaniya. 2020. № 10. S. 52–62.
10. Gabdrakhmanov N. K., Karachurina L. B., Mkrtchyan N. V., Leshukov O. V. Obrazovatel'naya migratsiya molodezhi i optimizatsiya seti vuzov v raznykh po razmeru gorodakh // Voprosy obrazovaniya. 2022. № 2. S. 88–116.
11. Badmaeva N. V. Uchebnaya migratsiya sel'skoi molodezhi Respubliki Kalmykiya // Byulleten' Kalmytskogo nauchnogo tsentra Rossiiskoi akademii. 2021. № 1. S. 135–145.
12. Polovinko V. S., Dinner I. V. Vliyanie proforientatsii na migratsiyu i perspektivy rynka truda // Vestnik Tyumenskogo gosudarstvennogo universiteta. 2017. № 3. S. 19–32.
13. Lezhnina O. V., Zhukova Yu. S., Lezhnin V. A. Migratsiya molodezhi v Kirovskoi oblasti i mery po ee sokrashcheniyu // Vektor ekonomiki. 2020. № 3. URL: [http://www.vectoreconomy.ru/images/publications/2020/3/regionaleconomy/Lezhnina\\_Zhukova\\_Lezhnin.pdf](http://www.vectoreconomy.ru/images/publications/2020/3/regionaleconomy/Lezhnina_Zhukova_Lezhnin.pdf) (data obrashcheniya: 15.01.2024).
14. Osipova O. V., Maklashova E. G. Migratsionnye namereniya molodezhi Arktiki v kontekste sub"ektivnykh otsenok sotsial'nogo samochuvstviya // Arktika i Sever. 2016. № 24. S. 14–26.

15. Popova O. V. Tendentsii migratsii molodezhi v Respublike Sakha (Yakutiya) // Dinamika i inertsionnost' vosпроизводства naseleniya i zameshcheniya pokolenii v Rossii i SNG. Ekaterinburg: Institut ekonomiki UrO RAN, 2016. S. 399–403.
16. Simakova A. V. Migratsionnye namereniya molodezhi arkticheskikh promyshlennykh gorodov // Perspektivy sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya prigranichnykh regionov. Petrozavodsk: KarNTs RAN, 2019. S. 322–327.
17. Komarova I. V., Vlasova A. V. Migratsionnye namereniya starsheklassnikov arkticheskoi zony Karelii // Pedagogika i psikhologiya sovremennogo detstva: vyzovy, riski, prognozy. Arzamas: Arzamasskii filial NNGU, 2021. S. 144–148.
18. Zaikov K. S., Katorin I. V., Tamitskii A. M. Migratsionnye ustanovki studentov, obuchayushchikhsya po obrazovatel'nym programmam vysshego obrazovaniya arkticheskoi napravlenosti // Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz. 2018. № 3. S. 230–247.
19. Sharova E. N. Migratsionnye ustanovki molodezhi murmanskoi oblasti // Problemy razvitiya territorii. 2015. № 3 (77). S. 88–103.
20. Drozdowski, D. (2008). «We'a moving out»: Youth Out-Migration Intentions in Coastal Non-Metropolitan New South Wales. *Geographical Research*, 46 (2), 153–161.
21. Lowe, M. (2010). Contemporary Rural-Urban Migration in Alaska. *Alaska Journal of Anthropology*, 2, 75–90.
22. Seyfrit, C. L., Bjarnason, T. og Olafsson, K. (2010). Migration intentions of rural youth in Iceland: Can a large-scale development project stem the tide of out-migration? *Society and Natural Resources*, 23(12), 1201–1215.
23. Theodori, Ann E., Theodori, Gene L. (2014). Perceptions of Community and Place and The Migration Intentions of At-Risk Youth in Rural Areas. *Journal of Rural Social Sciences*, 29(1), 103–121.
24. Wolfe, Anna W., Black, Laura W., Welser, T. (2020). Sense of Community and Migration Intentions among Rural Young Professionals. *Rural Sociology*, 85(1), 235–257.
25. Williams, Allan M., Jephcote, C., Janta H., Li G. (2018) The migration intentions of young adults in Europe: A comparative, multilevel analysis. *Popul Space Place*, 24, 1–16.
26. Abdelwahed, A., Goujon A., Jiang L. (2020). The Migration Intentions of Young Egyptians. *Sustainability*, 12, 1–38.
27. Bjarnason, T. Edvardsson, Ingi R. (2017). University pathways of urban and rural migration in Iceland. *Journal of Rural Studies*, 54, 244–254.
28. Sano, Y., Hillier, C., Haan, M., Zarifa, D. (2020). Youth Migration in the Context Of Rural Brain Drain: Longitudinal Evidence From Canada. *Journal of Rural and Community Development*, 15(4), 100–119.
29. Hamilton, L. C. (2016). Climigration? Population and Climate Change in Arctic Alaska. *Population and Environment*, 38(2), 115–133.
30. Saxinger, G. (2016). Boom back or blow back? Growth strategies in mono-industrial resource towns – «east» and «west». *Settlements at the Edge* (pp. 49–74). Cheltenham, UK: Edward Elgar Publ.
31. Heleniak, T. (2014). Migration in the Arctic. *Arctic Yearbook* (pp. 82–104). Akureyri: Northern Research Forum.
32. Heleniak, T., Bogoyavlenskiy, D. (2014). Arctic Populations and Migration. *Arctic Human Development Report. Regional Processes and Global Linkages* (pp. 53–104).

- Copenhagen: Nordic Council of Ministers.
33. Berman, M., Howe, L. (2012). Remoteness, Transportation Infrastructure, and Urban-Rural Population Movements in the Arctic. *Proceedings of the Intern* (pp. 108–122). Stockholm: Nordregio.
  34. Zhuravlev N. Yu. Migratsionnoe povedenie studenchestva severnogo goroda // Demograficheskie issledovaniya. 2021. № 2. S. 182–193.
  35. Akimova O.E., Volkov S.K., Efimov E.G. Privlekatel'nost' rossiiskikh territorii: otsenka mnenii tsentenalov // Monitoring obshchestvennogo mneniya: ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny. 2021. № 4. S. 384–404.
  36. Chernysh M. F. Malye goroda Rossii: novye vyzovy, sotsial'nye problemy i perspektivy / M. F. Chernysh, V. V. Markin, G. R. Baimurzina [i dr.]. M.: FNISTS RAN, 2022.
  37. Rybakovskii O. L. Zakonomernosti i osobennosti mezhregional'nykh migratsionnykh svyazei naseleniya Rossii za 50 let. M.: FNISTS RAN, 2022.
  38. Il'in V. I. Pokolencheskaya situatsiya: uekhat' ili ostat'sya? (na materialakh biograficheskogo issledovaniya v severnoi glubinke) // Mir Rossii. 2022. № 4. S. 6–32.
  39. Yudina T. N. Sotsiologiya migratsii: osnovnye vekhi stanovleniya i razvitiya // Sotsial'naya politika i sotsiologiya. 2014. № 4. S. 227–247.
  40. Serdyukov K. N. Mezhdistsiplinarnaya teoretiko-metodologicheskaya baza issledovaniya migratsionnykh protsessov // Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya. 2022. № 5. S. 24–28.
  41. Rybakovskii L. L. Predystoriya vozniknoveniya teorii trekh stadii migratsionnogo protsessa // Uroven' zhizni naseleniya regionov Rossii. 2018. № 2 (208). S. 86–94.
  42. Zeletdinova E.A., D'yakova V.V., Rudenko M.N., Gainutdinova E.V. Regional'naya identichnost' v fokuse sotsiologicheskogo analiza // Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya. 2020. № 1 (143). S. 14–22.

## Sustainable mobility and (de)integration of land use and transportation development in Russian cities

Saveleva Ekaterina O. 

PhD in Architecture and Urban Planning, Senior lecturer, Department of Architecture and Urban Planning, Perm National Research Polytechnic University

Komsomolsky ave., 29, Perm Krai, Perm, 614990, Russia

✉ eosaveleva@gmail.com

**Abstract.** The article is dedicated to the theme of coordinating transport policies and land-use regulation as a means of achieving sustainable development in Russian cities. Particular attention is paid to the concept of sustainable mobility, which emphasizes the importance of creating compact and functionally diverse urban spaces through smart land use policies focused on increasing the accessibility of population centers. The author emphasizes the importance of ensuring integrated planning and development in the areas of land use and transport for Russian cities, the planning structures of which bear traces of the Soviet period. The article examines in detail the regulatory framework for integrating transport planning and development with land use planning in Russian cities, including the existing system of territorial and transport planning documents. The author analyzes the master plans of the largest cities in Russia, presenting an overview of the plans' content and the experience of their implementation. The analysis indicates that transport planning in Russian cities is often carried out in isolation from land use planning, which leads to negative consequences for urban mobility. The population of most cities continues to face problems associated with the



inability to harmonize urban development in the areas of transport and land use, including the growing mismatch between travel demand and transport services. The author offers recommendations for overcoming the identified discrepancies in the development of these two areas, including assessing the role of master plans in increasing the integration of planning in the fields of land use and transport. The need for an integrated approach to urban development planning, combining transport planning and land use regulation, is highlighted as a key factor in ensuring sustainable mobility and environmental balance in Russian cities.

**Keywords:** transport planning, urban planning, accessibility, largest cities, sustainable development, master-plans, general plans, land-use, urban mobility, territorial planning

## References (transliterated)

1. Holden E. et al. Grand Narratives for sustainable mobility: A conceptual review //Energy Research & Social Science. 2020. T. 65. S. 101454.
2. Komarov V. M., Akimova V. V. Strategii ustoichivoi mobil'nosti: luchshie mirovye praktiki //Ekonomicheskaya politika. 2021. T. 16. №. 1. S. 82-103.
3. Notman O.V. Kontseptsiya 15-minutnogo goroda kak osnova ustoichivoi modeli razvitiya megapolisa v usloviyakh sovremennykh riskov // Urbanistika. 2021. № 3. S. 73-85.
4. Millard-Ball A. Levine, Grengs, and Merlin: From Mobility to Accessibility: Transforming Urban Transportation and Land-Use Planning. 2021. S. 141-142.
5. Cervero R. Integration of urban transport and urban planning //The challenge of urban government: Policies and practices. 2001. S. 407-427.
6. Saveleva E. O. Quantifying Spatial Structure of the Largest Regional Centers in Russia: General Patterns and Typological Features //Regional Research of Russia. 2022. T. 12. №. 2. S. 227-240.
7. Geerlings H., Stead D. The integration of land use planning, transport and environment in European policy and research //Transport policy. 2003. T. 10. №. 3. S. 187-196.
8. Bertolini L., Le Clercq F., Kapoen L. Sustainable accessibility: a conceptual framework to integrate transport and land use plan-making. Two test-applications in the Netherlands and a reflection on the way forward //Transport policy. 2005. T. 12. №. 3. S. 207-220.
9. Nemchinov M. V., Kholin A. S. Tendentsii razvitiya kompleksnykh transportnykh skhem gorodov //Mir transporta. 2020. T. 18. №. 3. S. 120-133.
10. Petrovich M. L., Istomina L. Yu. Kompleksnye transportnye skhemy kak obosnovyvyayushchie dokumenty general'nykh planov krupnykh gorodov //Transport Rossiiskoi Federatsii. Zhurnal o nauke, praktike, ekonomike. 2012. №. 3-4 (40-41). S. 6-10.
11. Yakimov M. Kontseptsiya transportnogo planirovaniya i organizatsii. dvizheniya v krupnykh gorodakh: monografiya / M.R. Yakimov. Mokka: Litres, 2022. 175 s.
12. Gostev M. Evolyutsionnoe razvitie sistem gorodskogo zemlepol'zovaniya i transporta: razrabotka evristicheskoi modeli //Gorodskie issledovaniya i praktiki. 2019. T. 4. №. 4 (17). S. 70-92.
13. Nabatnikova O. (2017) Obnovlenie genplana Moskvy stanet aktual'nym voprosom posle 2020 goda // Nedvizhimost' RIA Novosti. URL: <https://realty.ria.ru/20170227/408381689.html>. (data obrashcheniya 07.03.2024).
14. Liskutov M. (2015) Development Priorities of Urban Transport System in Moscow



Agglomeration. In: International Transport Expert Council 2015. URL: [http://transport.mos.ru/common/upload/docs/1445948334\\_Liksutov.pptx](http://transport.mos.ru/common/upload/docs/1445948334_Liksutov.pptx). (data obrashcheniya 07.03.2024).

15. Vlasov D. N., Bakhirev I. A. Moskovskoe tsentral'noe kol'tso kak katalizator izmeneniya mobil'nosti zhitelei // Academia. Arkhitektura i stroitel'stvo. 2018. № 1. S. 53-58.
16. Shuper V. A., Em P. P. Rasshirenie Moskvy: al'ternativa s tochki zreniya teorii tsentral'nykh mest // Regional'nye issledovaniya. 2012. № 4. S. 97-107.
17. Zyuzin P., Ryzhkov A. Urban public transport development: Trends and reforms // Transport systems of Russian cities: Ongoing transformations. 2016. S. 67-99.
18. Zhao P. et al. Disintegration of metro and land development in transition China: A dynamic analysis in Beijing // Transportation Research Part A: Policy and Practice. 2018. T. 116. S. 290-307.
19. Malinova O. V. O reformirovanii territorial'nogo planirovaniya v Rossiiskoi Federatsii v tselyakh kompleksnogo i ustoichivogo razvitiya territorii. Master-plan // Academia. Arkhitektura i stroitel'stvo. 2020. № 1. S. 5-12.
20. Gertsberg L. Ya. Yavlyaetsya li master-plan effektivnym instrumentom razvitiya territorii v Rossii? // Academia. Arkhitektura i stroitel'stvo. 2023. № 2. S. 5-14.