

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Факультет искусств

Код направления 54.04.01. «Дизайн»

Паморзина Наталья Валерьевна

**СРЕДООБРАЗУЮЩИЙ ПОТЕНЦИАЛ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ
МАГИСТРАЛИ МОСКВА-ПЕКИН.**

Магистерская диссертация по программе «Дизайн среды»

Научный руководитель:

ст. преп. Толстова А.А.

Рецензент:

Доцент СПбХПА им. Штиглица,

Кандидат искусствоведения.

Бандорина К.В.

Санкт-Петербург

2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Глава 1. Пути взаимодействия Россия-Китай в перспективе развития ...	9
1.1 Путь как культурный феномен.....	9
1.2 Перекрёсток как элемент пути.....	14
1.3 России и Китая пути взаимодействия и развития.....	19
1.4 Традиции и новации как основа трансляции образа национальной идентичности.....	26
Глава 2. Многоступенчатая структура «перекрёстка» в контексте ВСМ	35
2.1. Высокоскоростная магистраль Москва-Пекин – комплексный анализ...	35
2.2. Структура «перекрёстка» на современном этапе развития.....	44
2.3. Принципы реорганизации вокзального пространства в контексте формирования выделенной линии.....	49
2.4. Современные методы организации коммуникационной среды.....	52
Глава 3. Методика формирования многоступенчатой структуры центров сотрудничества в узловых городах высокоскоростной магистрали	57
3.1 Город Омск, как пример регионального центра на маршруте ВСМ Москва-Пекин.....	57
3.2. Концепция формирования многоступенчатой структуры.....	62
3.3. Этапы реализации многоступенчатой структуры.....	64
3.4. Проектное предложение по формированию выделенной линии ВСМ на примере железнодорожного вокзала Омск-Пассажирский.....	71
Заключение	78
Библиография	79
Иллюстрации	86

ВВЕДЕНИЕ

Динамика существования современного общества требует активного развития коммуникаций. Это относится, как к транспортной структуре, так и к средствам связи. Насущной необходимостью становится реализация возможности перемещаться с одной точки мира в другую без потери времени, комфортно и безопасно. С другой стороны, современные отношения России и Китая выходят на качественно новый уровень и стремительно развиваются во всех направлениях - экономических, политических, культурных.

В совокупности это приводит к тому, что активно начинает развиваться и транспортная инфраструктура между двумя странами. Идет поиск новых способов сообщения. Ярким примером служит решение о создании скоростной железнодорожной магистрали Москва-Пекин, которая еще больше объединит дружественные страны и станет дополнительным драйвером развития прилегающих территорий.

В проекте скоростной железнодорожной магистрали будут реализованы главные принципы современной коммуникации – скорость, безопасность, комфорт. Трасса пройдет через благополучные сложившиеся региональные центры. Однако, пока они являются промежуточными (транзитными) пунктами пути: не выявлена их смысловая нагрузка в контексте пути, отсутствуют предложения по взаимосвязи этих пунктов друг с другом, недостаточно выявлено их значение для самого маршрута.

В названии исследовательской работы использовано понятие «средообразующий потенциал» которое является ключевым для выявления возможностей реализации ВСМ Москва–Пекин. В самом этом понятии заложено взаимодействие терминов «среда» и «потенциал» в архитектурно-дизайнерской трактовке.

Понятие «среды» на сегодняшний день является ключевым в проектной культуре, и подразумевает «вторую природу» - сферу обитания человека. В свою очередь, термин «средообразование» является производным от него в значении «проектирование среды». Именно «гармонично увязывая все ее параметры: материально-физические, функционально-прагматические, социальные и эмоционально-художественные»¹, которые находятся в постоянном движении, формируется представление о «средообразовании» в категории пространства и времени. Это характеризует «средообразование» как постоянный процесс.

В работе В.Л. Глазычева «Социально-экологическая интерпретация городской среды» предложена следующая трактовка понятия среды: «одно и то же слово «среда» отражает два качественно различающихся между собой взгляда: один из них фиксирует предметно-пространственное окружение, обстановку (environment); другой— поведение людей в предметно-пространственной обстановке (milieu). Эти понятия характеризуют «среду» как двойственную систему объектов и процессов неразрывно связанных и влияющих друг на друга.»²

Именно синтез этих подходов формирует понятие «средообразование» как архитектурно-художественную составляющую, где средовые процессы объединяются принципами художественного единства, дизайнерского и архитектурного замысла.

Термин «потенциал» имеет более общий характер и философско-психологическую трактовку. Так, в широком смысле, «потенциал» - это «средства, запасы, источники, имеющиеся в наличии и могущие быть мобилизованы, приведены в действие, использованы для достижения определённой цели, осуществления плана, решения какой-либо задачи».³

¹ Шимко В.Т. «Основы дизайна и средового проектирования» / Москва 2007г.

² Глазычев В.Л. «Социально-экономическая интерпретация городской среды»/ изд. «Наука» 1984г.

³ Большая советская энциклопедия

В результате, в данном исследовании, на основе анализа терминов «средообразование» и «потенциал» предлагается принять следующее значение понятия «средообразующий потенциал» - это ресурс, которым обладает объект для формирования, трансформации или корректировки среды, ее предметно-пространственных и процессуальных характеристик.

Поиск для городов новых направлений развития за счет реализации средообразующего потенциала ВСМ, позволит урбанистическим центрам изменить свой статус в контексте проектируемой дороги, стать не только пунктами транзита, а пунктами прибытия – честью пути. В результате этого возрастет региональная значимость и самого скоростного железнодорожного пути.

Проблема:

Скоростная дорога - как путь и региональные центры - как остановки, на данном этапе формирования концепции скоростной железнодорожной магистрали являются независимо существующими структурами. Необходим поиск новых направлений развития среды узловых городов скоростного маршрута, которые позволят выявить дополнительные возможности для территорий и коммуникаций.

Объект:

Методика выявления средообразующего потенциала ВСМ как драйвера развития узловых городов скоростной железнодорожной магистрали Москва-Пекин, в контексте социально-экономических взаимодействий России и Китая и сохранения культурной идентичности двух стран.

Предмет:

Средообразующий потенциал ВСМ примере одного из узловых региональных центров - города Омска.

Цель:

Создание на основе средообразующего потенциала ВСМ концепции многоступенчатой структуры центров взаимодействия для формирования новых векторов развития узловых городов скоростной железнодорожной магистрали Москва-Пекин.

Границы исследования:*Территориальные*

В границах проектируемой трассы высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Пекин по территории России.

Исследовательские:

Изучение потенциала развития современного пути и узлов на нем, как основы формирования новой общественной среды в рамках проекта.

Актуальность исследования

В результате предварительного анализа были выявлены следующие общественные потребности и проблемы, которые обуславливают необходимость исследования с целью дальнейшей реализации на практике:

- региональные центры отстают относительно Столиц в разнообразии и динамике общественной жизни, развитие которой запаздывает, либо вообще угнетается;
- отсутствие новых направлений развития и роста региональных центров приводят к оттоку молодого поколения (инициативного, активного, деятельного населения);
- сильная всесторонняя зависимость регионов от Столицы, тормозит их развитие и приводит к перегрузу Столицы как с функциональной, так и социальной точек зрения;
- ВСМ является мощным драйвером развития для регионов во всех сферах деятельности;

- ВСМ упрощает отношения и связь региональных центров и Столицы в условиях протяженной территории нашей страны;
- средообразующий потенциал ВСМ позволяет поступательно реализовать взаимодействие регионов и стран участников проекта.

Гипотеза:

В контексте взаимоотношений России и Китая, современная транспортно-коммуникационная структура (высокоскоростная магистраль Москва-Пекин) имеет средообразующий потенциал для развития региональных центров.

Задачи:

Исследовательские:

- выявить семантические значения понятий «путь» и «перекресток»;
- изучить материальное наследие двух стран, в контексте выявления культурной идентичности;
- выявить особенности позиционирования России и Китая в мировом сообществе;
- изучить эволюцию и современное состояние взаимоотношений России и Китая;
- выявить направления развития транспортно-коммуникационной структуры между Россией и Китаем;
- исследовать мировой опыт формирования транспортных и информационных центров.

Практические:

- выявить градостроительные узлы на транспортном маршруте Москва-Пекин;

- определить влияние на региональные центры высокоскоростной магистрали Москва-Пекин, как драйвера развития (проанализировать сценарий их развития под влиянием ВСМ);
- провести сравнительный анализ выявленных узловых точек (региональных центров) с целью определения типологии среды;
- предложить методику выявления средообразующего потенциала ВСМ;
- на стыке культур России и Китая выявить принципы формирования среды как, как поликультурного пространства взаимодействия;
- разработать принципы реализации средообразующего потенциала ВСМ, на примере города Омска.

Методика заключается в исследовании научных и публицистических источников, проектных материалов и нормативной документации; изучении аналогов и проведении натурного исследования. Анализ строится на применении комплекса исследовательских методов, которые позволяют грамотно определить смысловую и временную конструкцию реализации средообразующего потенциала ВСМ на примере города Омска.

Глава 1. Пути взаимодействия Россия-Китай в перспективе развития.

1.1 Путь как культурный феномен

Пути – это коммуникации, вдоль которых можно перемещаться постоянно, периодически или только потенциально. Их роль могут играть улицы, тротуары, автомагистрали, железные дороги, каналы. Для многих это преобладающие элементы в их образе окружения: люди обзревают город, двигаясь по нему, относительно путей организуются все остальные элементы среды.

Путь всегда играл важнейшую роль в жизни человека. Уровень развития пути говорит о культурном, социальном состоянии общества. Как первоначальный образ представляет собой расстояние от одной точки до другой, маршрут движения. Развитие дорожной сети связано с появлением вьючного и колесного транспорта. В государствах древнего мира строительство дорог имело очень большое значение из-за необходимости осуществлять завоевательные походы и организовывать торговлю. Современный смысл пути намного шире и разнообразнее. С развивающимися технологиями он приобретает новые формы выражения. Его функциональность и смысловое наполнение растет с развитием общества.

В процессе движения, преодоления пути происходит взаимодействие с людьми, с пространством через которое пролегает путь, которое в движении постоянно меняется. Сам процесс преодоления пути как движение является коммуникацией: «Путь - как самоцель». (см. иллюстрация 1.1.1.)

Путь как коммуникация включает в себя:

- изучение (последовательное познание нового пространства);
- общение (встреча с людьми на пути);

- зрелище (впечатление от увиденного в пути);
- развлечение (получение удовольствия от пути);
- обучение (столкновение с разными жизненными ситуациями на пути).

Путь также может представлять собой осознание, восприятие непосредственно процесса движения, который имеет определенную цель и от этого зависит форма процесса. Путь, можно рассматривать как процесс линейный или циклический. (см. иллюстрация 1.1.2)

«Линейный» путь выглядит как отрезок пути по прямой из пункта А в пункт Б и подразумевает невозвращение в исходную точку. Примером может служить миграция, экспансия, переезд на новое место жительства (квартира, дом, улица и т.д.)

«Циклический» же путь является замкнутой системой, которая может быть короткой или длинной, сложной или простой, но всегда предполагает возвращение в исходную точку. Яркими примерами являются обучение, торговля, паломничество, рабочие поездки (командировки).

Любой путь имеет определенные границы и заданные направления. Граница как физическое явление (препятствие, ограничение) - ограждение, бордюр, стена, вода. Граница как нематериальное явление - когда есть физическая возможность свернуть с пути (бездорожье, пресеченная местность). Он имеет начало и цель.

Сам Путь разбивается на определенные сектора и состоит из так называемых отрезков - прерывистый. Их определяет тот, кто его совершает (проходит путь). Также ими является система измерения - дистанционные столбы и точки притяжения - места для стоянки, отдыха, тех-пункты, лагеря, кафе, парки.

В истории человечества существовали «именные», культурно-значимые для человечества ПУТИ такие как: Великий сибирский путь, Путь из Варяг в Греки, Великий шелковый путь. (см. иллюстрация 1.1.3)

Каждое из этих направлений: будь то с севера на юг (Путь из Варяг в Греки) с запада на восток (Великий Сибирский путь) или с востока на запад (Великий Шелковый путь) имеют глобальное значение в становлении и развитии государств, да и человеческого мира в целом. Здесь путь - это прежде всего открытие, установление связей.

Самым древним маршрутом является Великий Шелковый путь. Его становление начинается с дипломатической миссии китайского посла Чжан Цяня в страны Центральной Азии во II веке до н.э. До этого времени связь Европы и Азии обрывалась у границ Китая горными хребтами Азии – Каракорум, Тянь-Шань, Кунь-Лунь, Гималаи, Гиндукуш. Они скрывали древнейшую и богатую китайскую цивилизацию от всего мира.

Следует отметить, что термин «Шелковый» неслучаен. В былые времена шелк имел огромную долю на рынке, по отношению к другим поставляемым товарам на пути. Благодаря своей легкости, компактности, громадному спросу и дороговизне он являлся идеальным предметом торговли для перевозки на дальние расстояния. Также товароборот шел предметами роскоши: драгоценности, ковры, фарфор. В Китай же вывозили кожу, шерсть, из Центральной Азии высоко ценимых коней, верблюдов, а также сельскохозяйственные культуры, такие как виноград, фасоль, лук и прочее.

Шелковый Путь связывал обширную территорию, благодаря нескольким направлениям (сухопутным и морском), которые были проложены через множество государств и городов. «Наиболее известный путь проходил из западной части Китая через нынешний казахстанский город Алма-Ата».⁴ Интересно направление через Киргизию, Самарканд, Бухару, Мерв, вдоль Каспийского моря к Средиземному морю. Существовал также и маршрут по пустыням: через западную часть Казахстана к нижней Волге и далее к Черному морю. Интересно то, что направления Шелкового Пути не

⁴ Материал интернет портала «Легендарный Китай» <http://azialand.ru/velikij-shelkovyj-put>

менялись веками и «существовали со второго века по пятнадцатый включительно»⁵, но никогда не являлись единым целым. Это яркий пример пути как коммуникации – товар доставлялся через посредников по договоренности между государствами и городами. Следует также отметить, важное достижение Шелкового пути как средообразующей системы. На маршрутах Пути города росли и развивались как торговые центры, пункты обмена, образовывались новые точки притяжения на пути, новые города и связи между ними. (см. иллюстрация 1.1.4.)

Северным маршрутом и примером водного пути является Путь из Варяг в Греки начало которому положили походы князя Олега на Царьград в IX веке. «Путь из Варяг в Греки – это водный торговый путь Древнерусского государства, который связывал купеческими отношениями Русь Северную с Южной Русью, государства Прибалтики и Скандинавии с византийскими торговыми городами».⁶

Понятие “Из Варяг в Греки” берет свое начало из "Повести временных лет". Где подробно описывается путь купцов, которые начиная с верховьев и вдоль Днепра, проходя часть пути волоком, выходили в Черное море.

«Был путь из Варяг в Греки и из Греков по Днепру, а в верховьях Днепра - волок до Ловоти, а по Ловоти можно войти в Ильмень, озеро великое; из этого же озера вытекает Волхов и впадает в озеро великое Нево, и устье того озера впадает в море Варяжское. И по тому морю можно плыть до Рима, а от Рима можно приплыть по тому же морю к Царьграду, а от Царьграда можно приплыть в Понт море, в которое впадает Днепр река».⁷

Это главная экономическая и торговая артерия Древней Руси. Все первые крупные города древнерусского государства географически

⁵ Материал интернет портала «Легендарный Китай» <http://azialand.ru/velikij-shelkovyj-put>

⁶ Материал интернет портала «Отечество» <http://www.ote4estvo.ru/stanovlenie-russkoj-gosudarstvennosti/1564-torgovyy-put-iz-varyag-v-greki.html>

⁷ «Повесть временных лет» Лихачев Д.С., под ред. . Адриановой-Перетц В. П. – СПб.: Наука, 1999

вытянулись вдоль рек Днепр - Волохов как раз по торговому пути. Это также яркий пример пути как средообразующего элемента.

Если говорить о товарообороте на Пути, то торговля была закреплена законодательно и оговорена особыми условиями по договоренности государств-участников из Скандинавии и Прибалтики поставляли железо, моржовую кость и китовую кожу, янтарь, а Древнерусское государство поставляло меха, мед, воск, хлеб, ремесленные и ювелирные изделия. В экономическом и политическом аспекте, можно отметить особую значимость торгового Пути как коммуникации. Важную роль играли браки князей дружественных государств, которые стали возможны благодаря основанию торгового пути из Варяг в Греки. (см. иллюстрация 1.1.5.)

Ярким образцом Пути как квинтэссенции прогресса, движения вперед является Великий Сибирский Путь или по-другому - Транссибирская железнодорожная магистраль.

Великий Сибирский Путь всю историю Российского государства играл ключевую роль в освоении и развитии земель. В Царской России по этому пути крестьяне заселяли Урал, а во времена Великой Отечественной войны он был главной транспортной артерией Фронта. По нему шла эвакуация и поставка на фронт со всей страны.

Транссибирская железнодорожная магистраль объединяет Европейскую часть с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком России. Если рассмотреть подробнее это объединение Российских портов (западные, северные и южные), а также связь железнодорожных выходов Европы с тихоокеанскими портами и железнодорожными выходами Азии.

Транссибирская магистраль создавалась более двадцати лет (с мая 1891 по октябрь 1916). Ее строительство началось одновременно и со стороны запада и с востока. Несмотря на продолжительное строительство путь имеет несколько юбилейных дат. Самой важной является 1916 год. В этот год через

реку Амур в Хабаровске в эксплуатацию запущен самый длинный в Российской империи железнодорожный мост. С этого момента путь получил непрерывное движение поездов по рельсам на всем протяжении, без использования переправ, и не имея природных преград, не только по всей территории Российской империи, но и по всему континенту (от Атлантического океана до Тихого океана).

Великий Сибирский Путь положил начало развитию районов Сибири и Дальнего Востока во всех сферах как в промышленных, так и в культурных и научных. «Для постройки и эксплуатации магистрали из центральных районов страны переселились тысячи специалистов».⁸

(см. иллюстрация 1.1.6.)

Путь - это уникальный архетип среды. Означает одновременно место и поведение. Освоение человеком среды жизнедеятельности всегда связано с отбытием из места (укрытия) и перемещение его по пути.

Как архетип, он универсален и устойчив во времени и вне времени. Путь является одним из первообразующих принципов организации пространства, определяющим дальнейшее развитие, однако, он должен быть гибким и реагировать на изменения общества.

1.2 Перекресток как элемент пути

Рассматривая путь как линейную последовательность движения к выбранной цели, мы получаем некоторую систему. Каждый раз человек выбирая новый путь (маршрут движения) пересекается с другими путями, направлениями, маршрутами образуя особую сеть. Пересечения путей создают узлы, перекрестки, которые в свою очередь работают как архетипы среды, но образующим элементом в системе все же остается путь. Однако

⁸ Н.А. Зензинов, профессор МИИТа, ст. в пер-и. журнал «Железнодорожный транспорт», вып. № 7 от 2001 г.

узлы и перекрестки играют немаловажную роль. Они являются точками притяжения на пути, которые меняются в зависимости от изменений функции и типа пути.

Перекресток - один из самых важных элементов Пути. Он выполняет роль связующего, образует новые направления и варианты Пути. Поэтому Перекресток всегда является символом выбора, раздумий и остановки в процессе непрерывного, целенаправленного движения по Пути.

Издревле Перекресток или Перепутье играет значительную роль в жизни людей. Как в конкретном (практическом), так и в переносном (символическом) значении. Вся наша жизнь состоит из движения. Выбрав направление и двигаясь по нему мы снова оказываемся на перепутье. Будь то физический выбор направления движения, нравственный или духовный выбор Пути.

В истории Перекрестки имеют амбивалентное значение. С одной стороны, это священное место. В Древнем Риме и Греции оно находилось под охраной Гермеса и Меркурия - покровителей путников. В Христианстве Перекресток уподобляемый по форме кресту является местом почитания Христа. Поэтому на перекрестках часто ставились часовни. С другой стороны, Перекресток является местом зарождения сомнений, выбора, местом душевных испытаний. Поэтому является символом нечистой силы. Сейчас Перекресток как и прежде несет значимую смысловую нагрузку и является важным этапом на Пути, где нужно остановиться, подумать, отдохнуть и принять верное решение. Точка, перекресток на пути – символ прогресса, развития, жизни. На вехах (перекрестках, остановках) создавались поселения, города, которые в свою очередь начинались с лагеря, торговой площади на перекрестках путей. (см. иллюстрация 1.2.1.)

Перекресток в истории ассоциируется с образом почтовой станции, как места для совершения остановки, паузы на пути, выбора направления.

Почтовая станция (ранее в России также называлась почтовым станом) — место, где отдыхали проезжающие и пассажиры, производилась смена лошадей и другие средств передвижения, обмен почтой между почтарями. Во времена скорой ямской гоньбы Почтовый стан назывался также ямом. Позднее вместо Почтового стана использовался термин «почтовая станция».⁹

Образ почтовой станции, как чего-то волнующего и неопределенного, весьма привлекателен, и нашел свое отражение в литературе и искусстве. Несмотря на романтический образ, почтовые станции имели огромное стратегическое значение для развития сети направлений движения почтовой связи и являются объектами культурного наследия. Министерство культуры Российской Федерации относит в настоящее время к объектам национального культурного наследия и памятникам архитектуры 39 зданий старинных почтовых станций, расположенных в Брянской, Владимирской, Калужской, Ленинградской, Московской, Новгородской, Орловской, Псковской, Ростовской, Смоленской, Тверской и Ярославской областях, Приморском и Ставропольском краях и Татарстане. В некоторых из них созданы почтовые музеи, как например, Музей «Дом станционного смотрителя» в Ленинградской области.¹⁰ На территории некоторых европейских стран, например Швеции и Германии также существовали учреждения, выполняющие функции почтовой станции.

С развитием железных дорог и появлением автомобиля конная почта осталась в прошлом, но почтовые станции остались и успешно выполняют свою функцию в роли вокзалов на железнодорожном пути, а на транспортном пути эту функцию выполняют придорожные комплексы: мотели, станции техобслуживания, кафе. (см. иллюстрация 1.2.2)

Рассматривая перекресток в практической плоскости, первое, где мы встречаем это понятие - Правила Дорожного Движения. И здесь мы видим

⁹ Интернет портал Словари и энциклопедии «Академик» <http://dic.academic.ru/>

¹⁰ Единый государственный реестр объектов культурного наследия МКРФ <http://mkrf.ru/>

всю значимость перекрестка в системе организации дорожного движения. «Перекресток - место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий». Помимо основного определения перекрестка, это понятие достаточно часто встречается и в других определениях ПДД таких как: «Трамвайные пути», «Железнодорожный переезд», «Ограниченная видимость». Во всех понятиях и правилах перекресток выступает в роли места повышенной опасности и требует дополнительной концентрации и внимания.

Образное восприятие пути как непрерывного символа движения, выбора направления создают маршрутные указатели (верстовые или дистанционные столбы). Издавна дистанционный столб имеет двойное значение. Он всегда выполнял функцию указателя направления движения (на нем писалась информация) и обозначение отрезка расстояния (километраж). «Дистанционный столб (или почтовый столб) — дорожный знак, показывающий расстояния до почтовых населённых пунктов в единицах измерения расстояния (почтовых милях) или в единицах измерения времени (часах) и предназначенный для расчёта времени, требующегося для проезда и доставки почтовых отправлений».¹¹ Предшественниками дистанционных столбов являлись мильные камни в Древнем Риме, которыми оснащались все римские дороги. Это были каменные столбы с нанесенной на них информацией о направлении пути и его расстоянии.

Почтовые столбы, имеющие современный облик, впервые использовались с 1695 году в Саксонии. С 1721 года под руководством Адама Фридриха Цюрнера начали устанавливать столбы из камня по определенным критериям. «На почтовых трактах применяли четыре вида

¹¹ Столб дистанционный // Филателистический словарь / В. Граллерт, В. Грушке; Сокр. пер. с нем. Ю. М. Соколова и Е. П. Сашенкова. — М.: Связь, 1977. — С. 185. — 271 с.

дистанционных столбов: ¼-мильные, ½-мильные, 1-мильные столбы и дистанционные столбы в форме обелисков».¹² Впервые дорожные камни по новым критериям были установлены на пути Дрезден — Лейпциг. В дальнейшем дистанционными столбами были оборудованы дороги в Майнце, Ганновере, Пруссии и других немецких государствах. Использование почтовых столбов упростили и уточнили расчет времени доставки и расстояния между населенными пунктами, что существенно повлияло на почтовые сборы, надежность и качество доставки. Однако с переходом на метрическую систему в 1870 году дистанционные столбы сменились километровыми знаками и дорожными указателями направления. Сейчас, сохранившиеся в Германии почтовые столбы имеют статус исторических памятников государственного значения.

В России почтовые тракты стали таковыми с XVIII века и измерялись в верстах. Поэтому почтовые столбы чаще всего назывались верстовыми, а сам тракт столбовым. Если обратиться к словарю Владимира Даля станет ясно откуда пришло понятие «столбовой, столбовая». По определению дорога — «большая, почтовая, с верстовыми столбами» называлась в России «столбовой».¹³

На сегодняшний день функцию Верстового столба, выполняет категория Информационных знаков. В этой категории Километровый знак играет роль измерительного элемента. "Километровый знак" применяют для указания расстояния от места его установки до начального или конечного пункта дороги и устанавливают через 1 км. «Километраж исчисляется от населенного пункта, который обозначен присвоенным номером (состоящим из буквы и цифр) для данной дороги (или маршрута), и до населенного пункта, который «назначен» конечной точкой движения».¹⁴ Роль указателя

¹² Столб дистанционный // Филателистический словарь / В. Граллерт, В. Грушке; Сокр. пер. с нем. Ю. М. Соколова и Е. П. Сашенкова. — М.: Связь, 1977. — С. 185. — 271 с.

¹³ Столб // Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 т. / авт.-сост. В. И. Даль. — 2-е изд. — СПб. : Типография М. О. Вольфа, 1880—1882..

¹⁴ Интернет портал «Правила дорожного движения 2016 РФ» <http://www.pdd24.com/>

направления выполняет группа Информационно-указательных знаков. Такие как «Предварительный указатель направления», «Указатель направления», «Наименование объекта».¹⁵ (см. иллюстрация 1.2.3.)

Путь, объединяющий перекрестки, узлы, точки притяжения является сложнейшим многогранным образующим элементом среды, который проявляет себя во всех сферах жизни человека будь то авто, авиа, железнодорожное сообщение; мыслительный или духовный путь.

1.3 Россия и Китай – пути взаимодействия и развития.

Россия и Китай всегда представляли интерес друг для друга, всегда были связаны и оказывали непосредственное влияние на развитие и становление обоих государств. Отношения двух стран в основе своей были и остаются дружественными и партнерскими. И сейчас выходят на совершенно новый уровень, что позволит расширить горизонты во всех сферах сотрудничества.

Впервые тесная связь двух народов началась с 14 века, когда оба народа были в составе единого конгломерата – Монгольской империи.

После освобождения государств от Татаро-монгольского нашествия Россия и Китай не теряют интереса друг к другу и их отношения начинают стремительно развиваться, как диалог двух государств. В первую очередь речь идет о торговле, территориальных границах, экономической и военной сторонах взаимодействия. Расцвет отношений двух стран пришелся на советский период, однако, он носил преимущественно односторонний характер. Этап социалистического взаимодействия заметно повлиял на развитие Китая, образовав определенный класс общества - национальную

¹⁵ Интернет портал «Правила дорожного движения 2016 РФ» <http://www.pdd24.com/>

китайскую интеллигенцию, благодаря которой активно модернизировался Китай.

Современный этап взаимодействия стран имеет характер диалога, что представляет собой совершенно новую модель взаимоотношений. В первую очередь «взаимовыгодное культурное сотрудничество с сохранением специфики каждой из культур».¹⁶ Сейчас обе страны нацелены на возрождение культурных ценностей и национальных традиций общества, что становится основой двустороннего сотрудничества.

«Россия и Китай не могут существовать без сотрудничества: у них общая граница, общие исторические судьбы и сходные проблемы».¹⁷ Поэтому и Россия и Китай справедливо видят крупнейшее достижение в активном развитии отношений. (см. иллюстрация 1.3.1.)

Взаимодействие двух стран в области культуры имеют особенный характер. Традиции и культура востока всегда привлекали европейские государства. Россия открыла для себя Китай с налаживанием постоянных и прямых торговых, дипломатических и культурных связей стран в Петровскую эпоху. Своеобразие быта и экзотика китайской культуры, которая проявлялась в первую очередь в декоративно-прикладном искусстве сильно повлияла на культуру Европы и России, образовав китайское (восточное) направление, которое стремительно развивается и сейчас благодаря активному и тесному сотрудничеству двух стран. На современном этапе взаимодействия это уже не односторонний интерес. Как Европа открыла Китай, так и Китай открылся для Европы и в первую очередь для России, принимая русскую духовную культуру. Которая оказала влияние на такие виды искусства как балет, театр, музыка и литература.

¹⁶ И.А.Ряснов, аспирант СИМОиР, н.ст. «Культурное сотрудничество России и Китая XXI в.» в пер-и. журнал «Власть» вып. №9 от 20013г.

¹⁷ Там же

За последнее десятилетие отношение между Китаем и Россией активно развиваются во всех направлениях. И ярче всего это проявляется в культурной, экономической и образовательной сферах.

Говоря подробнее о каждом из вышесказанных направлений можно выделить некоторые важные и яркие события, которые дадут представление о том, насколько активно развивается сотрудничество двух стран и насколько необходима организация совершенно нового уровня обмена информацией в первую очередь обновление коммуникаций и транспортных связей.

Культурная сфера получила мощный импульс с проведением года России в Китае в 2006 году и года Китая в России в 2007 году, в рамках которых было организовано огромное количество культурно-массовых мероприятий, «которые способствовали укреплению дружбы и улучшению взаимопонимания между народами двух стран».¹⁸ Ключевым стало проведение национальной выставки России в Пекине, где были представлены достижения России во всех ключевых областях.

Открытие китайского культурного центра в Москве и российского культурного центра рядом с российским посольством в Пекине (сентябрь 2010), становится новым витком культурных отношений двух стран.

Также в 2009 и 2010 годах были организованы совместные мероприятия по проведению Года русского языка и Года китайского языка.

Большое значение для укрепления культурных связей народов имеет внимание главы Русской православной церкви патриарха Кирилла к православным жителям Китая. В 2013 году состоялся его визит в Китай: «Это первый визит в КНР религиозного лидера столь высокого уровня и очень важный шаг к укреплению дружбы и сотрудничества между нашими народами. Это визит не только общественного деятеля и важного мыслителя

¹⁸ И.А.Ряснов, аспирант СИМОиР, н.ст. «Культурное сотрудничество России и Китая XXI в.» в пер-и. журнал «Власть» вып. №9 от 20013г.

современности, но и главы православной церкви, история которой в Китае насчитывает более 3 веков».¹⁹

Если говорить непосредственно о нынешней ситуации, то развитие дружественных отношений не просто не ослабевает, а стремительно набирает обороты. Так 2016 и 2017 года объявлены перекрестными годами обмена СМИ России и Китая. В рамках проекта прошел фестиваль Российского кино в Пекине, где было представлено семь полнометражных современных фильма. Открытие фестиваля началось с показа киноленты "Чемпионы: Быстрее, выше, сильнее" режиссера А.Аксененко. «В программу показов фестиваля вошли современные российские фильмы:

- "Зеленая карета" (режиссер Олег Асадулин, 2015)
- "Находка" (режиссер Виктор Демент, 2015)
- "Неуловимые" (режиссер Артем Аксененко, 2015)
- "Норвег" (режиссер Алена Званцова, 2015)
- "Переводчик" (режиссер Алексей Нужный, 2015)
- "Призрак" (режиссер Александр Войтинский, 2015)».²⁰

Также в 2016 году начал вещание российский канал «Катюша», который является третьим в Китае.

В программе проведения ежегодного международного Культурного форума, при поддержке Санкт-Петербургского Государственного университета, Штаб-квартиры Института Конфуция, была проведена выставка работ современных китайских художниц «Покидая пионовую беседку». «Задача этой выставки – представить наиболее известных

¹⁹ И.А.Ряснов, аспирант СИМОиР, н.ст. «Культурное сотрудничество России и Китая XXI в.» в пер-и. журнал «Власть» вып. №9 от 20013г.

²⁰ Иван Булатов/ст. «В Китае открылся фестиваль российского кино»/Интернет портал «РИА Новости» / https://ria.ru/rus_cinema/20160601/1441560225.html/от 01.06.2016

художниц современного Китая. Почти все имена станут открытием для российской аудитории».²¹

Отношения двух стран исторически обусловлены и имеют глубокие традиции и в образовательной среде. «В середине прошлого века Советский Союз подготовил для Китая немалый контингент молодых специалистов разных профилей – 25 тыс. с 1952 по 1966 гг».²² Активное сотрудничество в области образования сформировало теплые дружественные отношения стран на уровне молодых поколений и это сыграло важнейшую роль в становлении и развитии дружбы в 80-х годах прошлого века после некоторого охлаждения времен культурной революции.

Сейчас межвузовские отношения России и Китая вновь переживают расцвет. Это проявляется в активной позиции двух дружественных стран примером которой является визит президента РФ в Китай в рамках года России в Китае. «В марте во время визита президента России также состоялся форум ректоров 10 ведущих вузов России и Китая. Проведена выставка российских образовательных услуг. Серия мероприятий в области образования проведена по линии межвузовских связей».²³

Более подробно стоит рассмотреть совместный проект 2016 года ассоциации ведущих университетов Китая и Института Конфуция Санкт-Петербургского Государственного университета, который представляет собой проведение межвузовского конкурса фотографии «Россия глазами китайских студентов. Китай глазами российских студентов» «Конкурс

²¹ Интернет портал Российского этнографического музея/<http://www.ethnomuseum.ru/vystavka-proizvedeniy-sovremennyh-kitayskih-hudozhnic-pokidaya-pionovuyu-besedku>

²² И.А.Ряснов, аспирант СИМОИР, н.ст. «Культурное сотрудничество России и Китая XXI в.» в пер-и. журнал «Власть» вып. №9 от 20013г.

²³ О Года России в Китае. Официальный визит в Китай. 12.12.2007 // <http://archive.kremlin.ru/events/articles>; Романов С. «Гуманитарное» сотрудничество России и Китая. 31.05.2013 // <http://www.atrinfo.ru/commentary/hum>

проводится с целью расширения и укрепления культурных связей между молодежью России и Китая.»²⁴

Экономическая сторона отношений России и Китая также играет важную роль во взаимопонимании и познании двух культур. В первую очередь речь идет о торговле и туризме как одних из главных путей культурного обмена. Ничто не характеризует нацию лучше, чем ее быт, а быт можно понять, только побывав в среде или изучая артефакты.

Одним из самых ярких и масштабных событий является проведение саммита G20 в Китае в 2016 году. Главной темой которого стало – «Строительство инновационной, здоровой, взаимосвязанной и инклюзивной мировой экономики».²⁵ Также интересен проведенный ранее II Восточный экономический форум во Владивостоке. Итоги которого определяют значение Дальнего востока как восточного полюса нашей страны – экономического, культурного и политического центра. «II Восточный экономический форум доказал, что он востребован. Мы видим, что у бизнеса есть желание приехать, и это приводит к оживлению деловой обстановки. Значит, Форум проводится в правильном месте и в правильное время. В результате на Дальнем Востоке появляются новые проекты и предприятия».²⁶

Говоря о менее крупных, но не менее значимых экономических событиях на фоне развития отношений двух стран можно отметить открытие в Харбине постоянной выставки товаров из России в Китае и Российско-Китайский деловой форум малого и среднего бизнеса проходивший в Сочи.

Регионы России также активно сотрудничают с Китаем. Так в рамках Года России в Китае в Пекине прошло знакомство с Вологодской областью.

²⁴ Интернет портал Санкт-Петербургского Государственного Университета/ <http://students.spbu.ru/mmenstipendii/konkursy-granty/inye-konkursy-granty/2443-tvorcheskij-konkurs-fotografij-rossiya-glazami-kitajskikh-studentov-kitaj-glazami-rossijskikh-studentov.html>

²⁵ Интернет портал Общественно-политический интернет журнал «Политическая Россия»/ст.от 06.09.2016г.

²⁶ Ю.П.Трунев/зампред. Правительства РФ; глава оргкомитета/ Интернет портал Общественно-политический интернет журнал «Политическая Россия»/ст.от 05.09.2016г.

С Китаем также тесно сотрудничают и посетили Пекин главы Приморского края, Иркутской, Камчатской и Ульяновской областей.

Русско-китайский «бум» способствует стремительному взаимному развитию туризма. Наблюдается огромный интерес жителей поднебесной к нашей стране и культуре. Россия одна из самых посещаемых жителями Китая стран. Со стороны Российских туроператоров можно отметить рост и разнообразие туристических направлений, связанных с Китаем, и главное - создание глобальных туристических маршрутов. Например, межрегиональный туристский проект «Великий чайный путь», под которым «подразумевается путешествие по древнему торговому маршруту, которое совершают туристы из Китая, – от Забайкальского края до Свердловской области через столицы регионов: Читы, Улан-Удэ, Иркутск, Красноярск, Новосибирск и Екатеринбург. В проекте также участвуют Москва, Санкт-Петербург, Казань. В каждом городе по ходу следования поезда предусмотрены остановки и одно-двухдневные экскурсионные туры.»²⁷ Также в рамках V Санкт-Петербургского международного культурного форума состоялась панельная дискуссия «Великий шелковый путь». В рамках которой обсуждались пути развития Российско-Китайского туризма, перспективы маршрутов, их тематика (гастро-туризм, эко-туризм, квест-туризм и т.д.) и реализация на территории нашей страны.

Делая вывод можно сказать о взаимном, большом интересе обеих стран в первую очередь к культуре друг друга. «Многотысячелетняя китайская цивилизация и уникальная культура России притягательны для народов двух этих стран, и этот интерес передается из поколения в поколение».²⁸ Поэтому активное сотрудничество в сфере культуры - это основа партнерства России и Китая в будущем, а это, в свою очередь, неизменно потребует

²⁷ Интернет портал/официальный сайт Ростуризма/<http://www.russiatourism.ru/news/11459>

²⁸ И.А.Ряснов, аспирант СИМОИР, н.ст. «Культурное сотрудничество России и Китая XXI в.» в пер-и. журнал «Власть» вып. №9 от 20013г

модернизации и развития информационных и транспортных связей в особенности преобразования пассажиропотока.

1.4 Традиции и новации как основа трансляции образа национальной идентичности.

При выявлении критериев отбора и формирования материальных носителей для трансляции образа стран и культур удобно воспользоваться опытом крупных международных проектов, таких как спортивные соревнования, международные выставки, форумы. Важно при анализе постараться выявить особенности не внешнего восприятия, а внутреннего сознательного формирования образа и определить общие, но в тоже время индивидуальные черты обеих стран.

Для объективного анализа в исследовании выбраны две олимпиады: Зимние Олимпийские игры в Сочи 2014 года и Летние Олимпийские игры в Пекине 2008 года.

Говоря об Олимпийских играх, в первую очередь обращаешь внимание на передовое техническое оснащение как игр в Пекине, так и в Сочи. Инновационные материалы и технологии являются непосредственным двигателем проектного творчества, как в архитектуре, так и в организации средового пространства и ярким примером этому служит олимпийский парк. Примером инновационной архитектуры Олимпийского парка Пекина стали Пекинский национальный стадион, известный как «Птичье гнездо» и Пекинский национальный плавательный комплекс «Водяной куб». Организация среды Олимпийского парка - это грамотное сочетание инновационной архитектуры и материалов с традиционной организацией пространства, колоритом и национальными образами.

Пекинский национальный стадион — «многофункциональный спортивный комплекс, созданный для проведения летних Олимпийских игр

2008».²⁹ Создавался стадион по проекту архитектурного бюро Швейцарии «Херцог и де Мёртон», однако в основе объемно-пространственной идеи лежит традиционный образ китайской философии. Говоря об инновационной составляющей, стоит отметить особенные методы и приемы строительства и конструкций, благодаря которым удалось воплотить интересный и необычный внешний облик объекта. Особенностью конструкции является сочетание тяжелого основания – бетонной «чаши» с переплетением легких металлических балок, для которых специально разработали новую маку стали, отличающуюся высокой прочностью и одновременно легкостью и гибкостью. Конструкция покрыта двумя видами прозрачных, легких и экологичных материалов. В верхней части использовались этилентетрафторэтиленовые пленки, а в нижней – политетрафторэтилен. Это позволило сократить потребление энергетических и экономических ресурсов. (см. иллюстрация 1.4.1.)

Пекинский национальный плавательный комплекс, спроектированный австралийской архитектурной компанией PTW, известен как «Водяной куб». «Как пишут сами создатели, куб «в качестве структурного и тематического «лейтмотива» ассоциирует воду с квадратом, являющимся основной формой дома, согласно китайским традициям и мифологии».³⁰

Это уникальный комплекс во всех отношениях. В первую очередь впечатляет облик здания. Он будто состоит из множества прозрачных молекул или мыльных пузырей. Авторы играют с естественной, природной геометрией структур кристаллов и молекулярных решеток, используя в конструкциях их простоту, пространственную закономерность и в тоже время хаотичность. Эта конструкция реагирует на изменение окружающего света, меняя цвет и прозрачность, что помимо утилитарного значения создает ошеломляющий внешний эффект. Такого результата удалось достичь

²⁹ Интернет ресурс/Национальный стадион(Пекин)/[https://ru.wikipedia.org/wiki/Национальный_стадион_\(Пекин\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Национальный_стадион_(Пекин))

³⁰Константин Болотов/ст.в пер.изд «Олимпийцы 2008 года будут плавать в водяном кубе» /от 15.12.2004 /<http://www.membrana.ru/particle/1168>

благодаря использованию инновационного материала ETFE (Ethylen Tetrafluorethylen), также известный как «тефлон». Он был разработан специально для реализации проекта и обладает малым весом и высокой прочностью, прозрачен, экологичен и энергоэффективен. «Высокотехнологичная оболочка здания «Водяного куба» улавливает до 90% «входящей» солнечной энергии, которая используется для подогрева воды в бассейне и других целей внутри здания».³¹ Также «тефлон», благодаря особенной структуре материала, отражает излишек тепла не позволяя перегреваться внутреннему пространству. (см. иллюстрация 1.4.2.)

Говоря об инновационных достижениях Зимней Олимпиады в Сочи 2014 года стоит отметить медиа-разработки. В первую очередь - медиафасады главных стадионов и кинетический фасад павильона МегаФон.

Фасад павильона МегаФона «MegaFaces» архитектора Асиф Кхана создавал портреты болельщиков благодаря инновационной технологии - объемно-пространственный экран. На 3D-LED-фасаде появлялись объемные лица всех желающих. «Инновационный фасад — олицетворение «селфи» — самого популярного способа общения в цифровом веке».³² Кинетический фасад был собран из 11 000 поршней, которые завершаются цветными LED-лампами. Каждый из которых двигается на два метра и соответствует одному пикселю. Эти движения делают изображения объемными. Каждый желающий мог увидеть свой портрет на фасаде павильона пройдя 3D-сканирование внутри павильона. (см. иллюстрация 1.4.3.)

Обращаясь к примерам инновационных медийных фасадов стоит отметить ледовую арену «Айсберг» как пример цикличного построения изображения. Фасад которой представляет собой изображение, где «смешивалась анимация художника и информация бренда, спонсирующего

³¹ Константин Болотов/ст.в пер.изд «Олимпийцы 2008 года будут плавать в водяном кубе» /от 15.12.2004 /<http://www.membrana.ru/particle/1168>

³² Интернет ресурс/ «О проекте MegaFaces»/ <http://megafaces.ru/#!about>

данное здание».³³ Фасад Большой ледовой арены является примером интерактивного изображения. Единый цикл построения которого постоянно менялся в зависимости от ситуации предоставляя информацию об играх или транслируя рекламу и абстрактные композиции. (см. иллюстрация 1.4.4.)

Олимпиада также формирует непосредственно визуальный образ и создает пространственную среду, которая становится выразителем культурного, традиционного духа страны в которой она проводится. Это проявляется и в дизайне эмблемы игр, ее талисмানে, стиле рекламной кампании и конечно в самом мероприятии открытия и закрытия игр. Именно здесь ярче всего «отражается история, культура, традиция и будущее тех городов и стран, где проводятся Олимпийские игры»³⁴.

В первую очередь необходимо начать с концепции Олимпиады, ее символа, визуального образа как «носителя» идеи Олимпийского движения страны-хозяйки.

Для летних Олимпийских игр 2008 года, проходивших в Пекине, ключевой идеей стала тема «Зеленой Олимпиады», все особенности организации которой были направлены на сохранение экологии, единение, уважение природы и привлечении внимания к глобальным мировым проблемам. Девизом Олимпийских игр стала фраза - «Один мир – Одна мечта», что говорит о стремлении Китая к всенародному, мировому единству. «Этот девиз выражает высокий идеал китайского народа, стремящегося к строительству общих прекрасных домашних очагов народов мира, использованию вместе с ними плодов цивилизации и совместному созданию будущего... Этот девиз воплощает в себе концепцию «гуманитарной Олимпиады», представляет собой руководящий принцип

³³ Наталья Захарова/ «Медиафасады Сочи-2014» /ст.в эл.журнале «Архетиктура Сочи»/от 20 03 2014/
<http://arch-sochi.ru/2014/03/mediafasadyi-sochi-2014/>

³⁴ Интернет ресурс/ Конференция по дизайну олимпиады 2008/ <http://wushu.kulichki.net/WushuArticles/0007.shtml>

подготовительной работы к Олимпийским играм»³⁵ (Председатель Пекинского оргкомитета Олимпиады 2008 Лю Ци).

Лозунгом зимних Олимпийских игр в Сочи 2014 года стал слоган «Жаркие. Зимние. Твои». Эти три слова полностью характеризуют страну. «В слове "жаркие" есть и накал спортивных страстей, и косвенное указание на место проведения зимних Игр, которые пройдут в субтропическом климате. Слово "зимние" символизирует время года, а также восприятие нашей страны в глазах всего мира - суровой, но гостеприимной. Все-таки Россия в большей степени ассоциируется с зимой. "Твои" - это Олимпиада каждого, Олимпиада всей страны. Это сокращение расстояний, сопричастность, то, что говорит о важности события для всех россиян».³⁶ Особенно интересен визуальный образ Зимней Олимпиады созданный компанией BOSCO. Это образ лоскутного одеяла, объединившего 16 национальных орнаментов России: «вологодское кружево, гжель, жостовская роспись, кубанские узоры, кубачинские узоры, мезенская роспись, павлопосадские платки, палехская миниатюра, ракульская роспись, русский ситец, северодвинская живопись, трехгранновыемчатая резьба, узоры олимпийских одежд сборной России («перо жар-птицы»), уфтяжская роспись, хохлома, якутские узоры»³⁷. Лоскутное одеяло формирует представление о величине страны-хозяйки, ее многонациональности и тем самым богатой и интересной культуре и традициях.

Не менее важными элементами формирования образа являются эмблема и талисман игр. Это некий шифр, где сконцентрирована вся суть и индивидуальность игр (духовная, культурная, спортивная) которую транслирует страна-хозяйка.

³⁵ Интернет ресурс/ <http://en.beijing2008.cn/beijing2008/news/jdxw.shtml>

³⁶ ст. "ЖАРКИЕ. ЗИМНИЕ. ТВОИ" - СЛОГАН СОЧИ-2014/пер-изд. журнал «Спорт экспресс»/от 24 09 2012г.

³⁷ Ст. Представлена концепция «Образа» зимних Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи/ Организационный комитет XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи (25 апреля 2011)/интернет ресурс/<https://www.paralympic.org/>

Так эмблемой Олимпиады в Пекине стала китайская красная печать. Которая является традиционным объектом культуры письменности, означает личную подпись и является одним из самых узнаваемых и характерных для китайской культуры элементов. В тоже время на ней изображен стилизованный атлет. Таким образом, перед нами как-бы индивидуальная подпись Олимпиады в Пекине (подпись, отпечаток Китая).

Талисманы отсылают нас к Китайской философии о Детях удачи. Согласно которой «Детей удачи пятеро: Бэй-Бэй, Цзин-Цзин, Хуань-Хуань, Ин-Ин и Ни-Ни. Они изображают соответственно рыбу, большую панду, олимпийский огонь, тибетскую антилопу и ласточку».³⁸ Интересный факт: если взять первые слога имен и составить по порядку то мы прочтем фразу приветствия «Пекин приветствует Вас».

Дизайн всей информационной и рекламной продукции основывался на письменности: стилизации иероглифов для обозначения видов спортивных состязаний, использовании плакатов с характерными элементами каллиграфии.

В основе дизайна эмблемы Зимних олимпийских игр 2014 года заложена идея «живых» олимпийских игр, инновационная основа которых позволяет сделать игры доступными для всех, прикоснуться каждому – игры в каждом доме страны и мира. Логотип представляет собой слово «Sochi» и его зеркальное отражение «2014», что напоминает об уникальности города, его климатическое и ландшафтное многообразие, отражение гор на глади морской воды. Домен «.ru» говорит о том, что Олимпиада призвана стать инновационной. Город, в котором она проводится - это часть России, а игры имеют всероссийский масштаб. Совмещая эту идею с общим визуальным образом Олимпиады (образом лоскутного одеяла) мы видим гармоничный симбиоз культурной идентичности, традиций, народных ценностей и инноваций, мобильности, скорости и стремлению к глобализации.

³⁸ Интернет ресурс/ <http://olimp-history.ru/node/357>

Талисманы Олимпиады в Сочи обращают нас к теме многообразия и богатой природы страны, также отражая «зимнюю» тематику игр. Путем конкурсного отбора были выбраны три талисмана Зимних Олимпийских игр. Представители животного мира нашей страны, ярко характеризующие ее многообразие, образное восприятие и сам характер Зимних Олимпийских игр. Белый медведь – как символ страны и образ России в мире. «Живёт за полярным кругом в иглу, где из снега и льда не только стены, но и все вещи; воспитывался полярниками, которые научили его кататься на лыжах и коньках и играть в кёрлинг; но больше всего ему понравилось кататься на санках. Воплощение силы и уверенности».³⁹ Леопард – как образ решительности, скорости и смелости. «Горный спасатель-альпинист; живёт на огромном дереве на высокой скале в горах Кавказа; отличный сноубордист».⁴⁰ Заяц – символ доброты и заботы, сознательности действия и обдуманных решений. «Учится в Лесной Академии на «отлично», помогает маме в семейном ресторанчике «Лесная запруда», участвует в спортивных соревнованиях».⁴¹

Нельзя не сказать об Олимпийском факеле, историческом символе Олимпийских игр. Дизайн факела Летних Олимпийских игр в Пекине продолжает тему языка и письменности, обращаясь к образу свернутого пергамента, свитка с письменами, выполненного в традиционном красном цвете, поверхность которого покрыта национальным узором из облаков. В создании образа факела Зимних Олимпийских игр в России команда Центра промышленного дизайна и инноваций «АстраРосса Дизайн» обратилась к фольклорному образу пера Жар-Птицы, яркому, значимому образу в русской культуре, как символу счастья и удачи олицетворению солнца, света, огня. Зажигаясь, пламя образует силуэт, подобный оперению, что дополнительно создает впечатление волшебного пера. «Факел — главный символ Эстафеты.

³⁹ Ст.Талисманы Зимних олимпийских игр 2014/интернет ресурс «Википедия»/
https://ru.wikipedia.org/wiki/Талисманы_зимних_Олимпийских_игр_2014

⁴⁰ Там же

⁴¹ Там же

Факел «Сочи 2014» соединяет хорошо знакомые нам с детства мотивы сказок и былин с последними «ноу-хау» в сфере дизайна. Элегантный, неординарный и светлый факел «Сочи 2014» в полной мере олицетворяет красоту и многогранность России». ⁴² (см. иллюстрация 1.4.5.)

Церемония открытия и закрытия Олимпийских игр - это проявление национальной идентичности и рассказ о самом важном в культуре и истории страны, том, что больше всего она хочет поведать миру.

Для открытия обоих Олимпийских игр характерен сюжет, рассказывающий об истории государства и народа, уникальности и неповторимости страны. Это и материальная история и нематериальная, (культурные традиции, особенности языка и письменности). Представление на Летней Олимпиаде в Пекине началось с образа разворачивающегося свертка пергамента, который, рассказав богатую историю нации, раскрыв ее самобытный образ, цельный четко сформированный, многогранный, непонятный, но притягательный для европейца, и вобрав в себя новую ее часть (пройденную Олимпиаду), свернулся в финале торжественной церемонии закрытия, тем самым, сохранив историю и культуру для следующих поколений. Торжественная часть Олимпиады в Сочи также была обращена к теме языка, письма и фонетики. Все представление строилось на русском алфавите, где каждая буква характеризует страну и культуру, важные исторические события, национальные достояния. Рисунок алфавита, в свою очередь, сформирован на основе прикладного народного творчества танцев, песен, сказаний, орнаментов. (см. иллюстрация 1.4.6.)

Проанализировав особенности носителей образа России и Китая, выбранного самими странами для формирования внешнего восприятия в мировом сообществе можно сделать следующие выводы: для обеих стран на сегодняшний день важно с одной стороны сохранение собственной

⁴² Д.Чернышенко Президент Оргкомитета «Сочи-2014»/ст. « Эстафета олимпийского огня зимних Олимпийских игр 2014»/Интернет ресурс https://ru.wikipedia.org/wiki/Эстафета_олимпийского_огня_зимних_Олимпийских_игр_2014

культурной идентичности, с другой стороны активное участие в процессах глобализации, выраженное в современной архитектуре и использовании передовых технологий.

В первую очередь акцент делается на экологии, инновациях, мобильности и глобализации как основе понимания и позиционирования страны в мире (думать обо всем и обо всех, создавать для всего мира, быть частью единого глобального пространства). С точки зрения идентичности – усиление внутренних связей на основе истории, традиции, языка (речь, письменность). Для России это проявление многообразия культур в первую очередь через орнамент и единение множества народностей в едином языке. Для Китая письменность является проявлением непрерывности развития старейшей нации.

Для обеих стран характерна и особая цветовая палитра, она схожа по гамме (красный, золото – традиционные цвета Китая, также имеют особое значение и в русской культуре и философии).

Что касается орнаментов и символов в культурах России и Китая также можно увидеть схожие значения и мотивы. Так, важным элементом для обеих культур является окружность и различные вариации на ее тему. В российской культуре круг – олицетворение солнца, Сварога, дающего жизнь. Для Китая это символ единения Инь-янь, форма колец Дракона и традиционное изображение облаков и волн. Также своеобразный характер имеет линейная графика: лента, как река жизни, лента в традиционной одежде народов России, Китайский дракон напоминает своими движениями и формами ленты, нити.

Глава 2. Многоступенчатая структура «перекрёстка» в контексте ВСМ.

2.1. Высокоскоростная магистраль Москва-Пекин – комплексный анализ.

С момента запуска первой железнодорожной линии Царское село – Санкт-Петербург в 1837 году железнодорожное сообщение обрело первостепенную значимость в России и стало одним из основных способов пассажирских и грузовых перевозок.

Сейчас Российское железнодорожное сообщение находится под управлением ОАО «РЖД» и протяженность линий составляет 86,151 тыс. км., что составляет 12% от мировой протяженности железных дорог. В отношении масштабов нашей страны и в сравнении со многими странами это несравненно малое количество, но несмотря на это в России самые интенсивные перевозки в мире. «ОАО «РЖД» выполняет 50% объема мировых грузоперевозок по железной дороге».⁴³

Все это говорит о высокой востребованности железнодорожного сообщения в нашей стране и ставит перед проектировщиками следующие задачи: сокращение времени необходимого для преодоления расстояния и увеличение территории охвата магистралей. Также современная жизнь требует высоких скоростей и именно в этом контексте и будет происходить развитие железнодорожного сообщения. Реализация скоростного и высокоскоростного движения внесет существенный вклад в развитие железнодорожной системы России. «Под высокоскоростной магистралью мы понимаем новую специализированную железнодорожную линию, предназначенную для поездов со скоростями движения от 200 до 400 км/ч».⁴⁴

⁴³ Дмитрий Вертоухов/ст. Железные дороги России: настоящее и возможное будущее/ эл. пер. издание «Агенство политических новостей»/от 03.08.2007/<http://www.apn.ru/publications/article17542.htm>

⁴⁴ Ст. «Высокоскоростное и скоростное движение в России»/интернет источник «Инновационный дайджест»/http://www.rzd-expo.ru/innovation/high_speed_traffic_and_infrastructure/highway_construction_projects.php

Сейчас в России действует два направления скоростной магистрали: Санкт-Петербург – Москва (Сапсан) и Санкт-Петербург – Хельсинки (Аллегро). В исследовании рассматривается перспективный проект создания ВСМ «Москва - Пекин», который объединит семь регионов, первым этапом этого пути будет участок Москва – Казань. (см. иллюстрация 2.1.1.)

В результате запуска сети ВСМ планируется решить следующие задачи:

- увеличение территориальной связности страны и повышение мобильности населения (среднее время пути между региональными центрами - 1 час);
- использование ВСМ как драйвера развития инновационных технологий строительства и проектирования, систем электроники, создания материалов;
- увеличение пропускной способности перегруженных железнодорожных направлений за счет функционального деления линий на грузовое и пассажирское направление;
- повышение качества перевозок при минимальной потере времени;
- налаживание регулярных перевозок будет способствовать развитию транзитного потенциала территории нашей страны.

Реализация сети ВСМ предусмотрена стратегией развития Российской Федерации «2030» и учтена в социально-экономическом прогнозе развития страны. Высокоскоростные и скоростные магистрали в стратегии «2030» представлены программой из двадцати проектов и пятидесяти скоростных направлений. Приоритетными направлениями которых являются Москва – Казань – Екатеринбург с включением Уфы и Челябинска. Также направление Москва – Санкт-Петербург и южное направление Москва – Сочи. «В Программе делается акцент на проектах создания новых выделенных

высокоскоростных линий, либо реконструкцию существующих путей, обеспечивающих маршрутных скоростей более 100 км/ч. ВСМ».⁴⁵

Программа состоит из двух этапов. Первый этап рассчитан на создание наиболее востребованных и эффективных направлений в период с 2015 по 2020 год. Ключевым является ВСМ Москва – Казань, находящийся на этапе проектирования. Также начало реализации южного направления Москва – Сочи на участке Москва – Тула. Планируется строительство ВСМ Екатеринбург – Челябинск, облегчив сложно-проходимый участок железнодорожного полотна, и модернизация направления Новосибирск – Барнаул до скоростного сообщения.

На втором этапе планируется реализация еще 9 проектов, главными из которых является продление ВСМ «Москва - Пекин» от Казани до Екатеринбурга. Также продление южного направления ВСМ до Воронежа и строительство отрезка Ростов-на-Дону – Адлер, что позволит создать единое южное направление. Модернизация инфраструктуры центрального участка от Москвы до Ярославля. Продолжение модернизации Транссибирской магистрали на участке Новосибирск – Новокузнецк.

Железнодорожное сообщение в Китае – самая развитая по территориальному охвату (протяженности) в мире. Сейчас протяженность путей составляет около 110 000 километров и продолжает стремительно развиваться, охватывая все большие территории. Это наибольшая сеть ВСМ в мире, которая превышает длину ВСМ в Японии и Европе, общая сумма которых около 22 000 км. В 2004 году была запущена высокоскоростная магистраль на магнитной подушке Шанхай – аэропорт Пудун с расстоянием 30 км. и скоростью движения 430 км/ч. Работу линий ВСМ контролирует электронная система CTCС-3, контролирующая скорость движения и интервал. Стратегией развития КНР, скорректированной в 2016 году

⁴⁵ Ст. «ВСМ в России»/интернет ресурс «ОАО Скоростные магистрали»/ <http://www.hsrail.ru/info/vsmr/>

планируется расширение сети высокоскоростной магистрали еще на 16 направлений «8-ми вертикальных (с севера на юг) пассажирских линий и 8-ми горизонтальных (с востока на запад)».⁴⁶ К 2025 году общая протяженность сети ВСМ составит примерно 38 000 км, что охватит около 80% населенных пунктов Китая. Также КНР в сфере железнодорожного сообщения, выходит на международный уровень. Таким проектом стала ВСМ Москва – Пекин. Сейчас связующим двух столиц на территории России является Транссибирская магистраль, требующая модернизации. Она построена в 1954 году, ее протяженность - 9288 км., а время в пути занимает около 6 суток. (см. иллюстрация 2.1.2.)

В 2014 году «между корпорацией «Китайские железные дороги» (China Railway Construction Corporation) и министерством транспорта РФ, РЖД и госкомитетом КНР по развитию и реформе был подписан меморандум о взаимопонимании в сфере высокоскоростного железнодорожного сообщения».⁴⁷ В документе говорится о проекте скоростного пути Евразийского транспортного коридора. Первым этапом является строительство ВСМ Москва – Казань, которая входит в структуру проекта. Направление магистрали Москва – Пекин имеет два варианта развития маршрута: через территорию Казахстана или Горный Алтай. Оба маршрута планируются начать в Пекине (так-так скоростной участок на территории Китая почти завершен). Далее первый вариант связывает столицы трех государств, проходя по территории Казахстана через Астану и далее через Хабаровск, Улан-Батор, Иркутск, Екатеринбург в Москву. Второй вариант связывает только Россию и Китай и начинает свое движение через Горно-Алтайск далее через Новосибирск, Омск, Екатеринбург, Казань в Москву. «Первый вице-президент ОАО «РЖД», гендиректор ОАО «Скоростные магистрали» Александр Мишарин сообщил: «Есть два пути: через Казахстан

⁴⁶ Ст. «ВСМ в Китае»/ интернет ресурс «ОАО Скоростные магистрали»/ <http://www.hsrail.ru/info/vsmm/china/>

⁴⁷ Ст. «Высокоскоростное и скоростное движение в России»/интернет источник «Инновационный дайджест»/ http://www.rzd-expo.ru/innovation/high_speed_traffic_and_infrastructure/highway_construction_projects.php

- наши коллеги уже проектируют, а второй вариант - через Барнаул и Новосибирск, через Алтай. Разница в пути всего 300 км, если быть точным - 290 км». При этом общая длина трассы в зависимости от выбранного варианта составляет 8 тыс. км или 7,7 тыс. км».⁴⁸ (см. иллюстрация 2.1.3.)

Оба направления сократят время в поездке с шести дней в среднем до двух, это увеличит частоту движения поездов. Однако второй вариант направления ВСМ позволит объединить большее количество агломераций нашей страны, тем самым давая новые направления для развития и улучшая качества жизни населения и появления новых рабочих мест.

В качестве модели для апробации в диссертации выбран вариант прохождения ВСМ, в котором задействовано наибольшее количество узловых городов на территории РФ. Этот проект создает дополнительные возможности для взаимодействия между городами и качественно улучшает межрегиональную коммуникацию. Он обеспечивает появление новых направлений для развития сложившихся, благополучных региональных центров и качественно новые условия роста для города Горно-Алтайска.

Стоит подробнее остановиться на городах на пути ВСМ Москва – Пекин.

Казань – столица Республики Татарстан и крупный транспортный узел, как для наземного, так и для водного транспорта. Расположена на левом берегу реки Волги в месте впадения реки Казанки, основана в 1005 году. Благодаря выгодному положению издавна является посредником на торговом пути востока и запада. Один из крупнейших экономических, политических, образовательных, научных, религиозных, спортивных и культурных центров в России. Город активно развивается, так в 2009 году «город зарегистрировал в Роспатенте несколько товарных знаков: "Третья столица", "Третья столица России", "Третий город", "Третий город России", а также

⁴⁸ Ст. «ВСМ «Москва – Пекин» может пройти по двум маршрутам»/Инф.агентство «Клерк.ру»/от28.01.2015г./ <http://www.klerk.ru/boss/news/409880/>

Russia`s third capital».⁴⁹ также является спортивной столицей: в 2011 столица принимала чемпионат мира по тяжелой атлетике, в 2013 - XXVII всемирную летнюю универсиаду, в 2014 году был проведен чемпионат по фехтованию, в 2015 году Казань приняла чемпионат мира по водным видам спорта. Казань – красивый и интересный город, как историческая его часть, так и современная архитектура, так в 2015 году по данным сайта о путешествиях TripAdvisor «Казань заняла третье место в Европе и 8-е место в мире среди развивающихся туристических направлений за последний год».⁵⁰

Казань также является одним из крупнейших железнодорожных узлов. Железнодорожный комплекс «Казань-Пассажирская» находится в центре города на Привокзальной площади. Основное здание вокзального комплекса построено в 1896 году архитектором Генри Рушом, является памятником архитектуры и на сегодняшний день имеет пропускную способность в 36 пар поездов и обслуживает около 8 млн. пассажиров в год. Привокзальная площадь является крупным транспортным узлом общественного транспорта. (см. иллюстрация 2.1.4.)

Строительство ВСМ дополнительно позволит городу стремительно развиваться как туристическому центру, обеспечивая поток туристов как со всей России, так и из-за рубежа.

Екатеринбург является административным центром Уральского федерального округа или как его называют – «Столица Урала». Также является научно-образовательным и культурным центром Уральского региона. Располагаясь на восточной стороне Средних Уральских гор на берегах реки Исеть, город является связующим звеном европейской и азиатской частей страны. Так, построенный в 1723 году, подобно Санкт-Петербургу созданному как «окно в Европу», Екатеринбург является «окном

⁴⁹ Роман Княжев, Ирина Бегимбетова/ ст. «Казань стала столичной штучкой»/пер.изд. «Газета Коммерсантъ»/вып.№59, стр.6/от 03.04.2003/ <http://kommersant.ru/doc/1148771>

⁵⁰ Ст. «Казань стала третьей в Европе среди развивающихся туристических направлений»/ инф.агентство «Татар-информ»/ от 02.12.2014/ <http://www.tatar-inform.ru/news/2014/12/02/432947/>

в Азию», что делает его крупнейшим транспортным и логистическим узлом и сейчас. В советские годы город был мощным административным и индустриальным центром страны. Современный Екатеринбург одна из самых развитых постиндустриальных агломераций России, четвертый по количеству населения и один из самых крупных экономических центров в мире, обеспечивающих около 60% ВВП РФ. Город также является одним из крупнейших административных центров. «Здесь располагаются штаб Центрального военного округа, Президиум Уральского отделения Российской академии наук и 35 территориальных органов федеральной власти».⁵¹

Железнодорожный вокзал города Екатеринбурга – Екатеринбург-Пассажирский является крупнейшим вокзалом по количеству пассажиропотока после Москвы и Санкт-Петербурга, обслуживая около 115 тыс. человек по 7 направлениям дальнего следования. Вокзальный комплекс включает 4 здания и привокзальную площадь, расположенную в центральной части города и являющуюся крупным городским транспортным узлом. (см. иллюстрация 2.1.5.)

Строительство ВСМ позволит развиваться городу на межрегиональном и международном уровне в экономике, промышленности и политике.

Новосибирск в первую очередь крупнейший научный и образовательный центр в России. Основанный в 1893 году на реке Обь, современный Новосибирск - третий по численности, центр крупнейшей агломерации в Сибири (Новосибирская область), торговый, промышленный, деловой, транспортный центр. Также Рядом с городом образовано «Новосибирское море» (водохранилище Новосибирской ГЭС).

Всемирно известен город благодаря Новосибирскому Академгородку «Новосибирский научный центр Сибирского отделения Российской академии

⁵¹ Ст. «Екатеринбург»/интернет ресурс энциклопедия «Википедия»/
https://ru.wikipedia.org/wiki/Екатеринбург#cite_note-6

наук».⁵² На его территории находится множество научно-исследовательских институтов, таких как наукоград Кольцово, где расположен Гос. научный центр биотехнологии и вирусологии «Вектор», Сибирское отделение Российской академии сельскохозяйственных наук, Новосибирский государственный университет, физико-математическая кола НГУ и прочие. Всего Новосибирск насчитывает 37 ВУЗов и считается научно-экономической столицей Сибири.

Железнодорожный вокзал города Новосибирска – Новосибирск-Главный расположен в центральной части города в Железнодорожном районе на привокзальной площади имени Н. Г. Гарина-Михайловского. Площадь также является транспортным узлом города, так под площадью располагается станция метрополитена, с аналогичным названием. (см. иллюстрация 2.1.6.)

Высокоскоростная магистраль Москва – Пекин позволит городу открыть новые направления для сотрудничества в научной сфере на международном и региональном уровне.

Горно-Алтайск, расположенный на северо-западе Алтайских гор у рек Улалушки и Маймы, является столицей Республики Алтай и ее единственным городом.

Это быстрорастущий региональный центр. Горно-Алтайск – притягателен для экологического туризма что требует активного развития инфраструктуры. Также город является и административным центром, который остро нуждается в развитии культурной, научной и образовательной сферах.

Город два года подряд был признан самым чистым городом, «в 2011 году Горно-Алтайск получил золотую медаль Всероссийского конкурса "Чистый город — 2011", в 2012 г. — премию международных экологов

⁵² Ст. «Новосибирск»/интернет ресурс энциклопедия «Википедия»/
<https://ru.wikipedia.org/wiki/Новосибирск>

Global Brando Award и первое место среди средних муниципальных образований во Всероссийском конкурсе «Самый чистый город России»⁵³, несмотря на активный рост и стремительное развитие во всех направлениях. Научную сферу представляет Институт алтаистики им С.С. Суразакова и отделение Российской академии наук. Работает национальный музей Республики Алтай имени А. В. Анохина, где выставлена мумия алтайской принцессы, найдена на плато Укок, национальная библиотека Республики Алтай имени М. В. Чевалкова и национальный театр Республики Алтай им. П. В. Кучияка.

Гороно-Алтайск не имеет железнодорожного сообщения. Ближайшая станция расположена в городе Бийск, расстояние до которой около 100 км. (см. иллюстрация 1.2.7.)

Строительство ВСМ Москва-Пекин особенно важно для Горно-Алтайска. Высокоскоростная магистраль позволит не просто активно развиваться городской агломерации, а станет драйвером формирования совершенно нового качества жизни всей Республики.

Делая выводы, стоит отметить, что все города являются сложившимися региональными центрами, с высокой степенью развития культурной и социальной составляющих, они обладают ярко выраженной культурной идентичностью и интересны для туризма и бизнеса.

Железнодорожные вокзалы в городах находятся недалеко от исторического и культурного центра, имеют привокзальную площадь и развитые служебные территории. Они имеют много общего по функциональному наполнению и архитектурному стилю. (см. иллюстрация 2.1.8.)

⁵³ Ст. «Новосибирск»/интернет ресурс энциклопедия «Википедия»/
<https://ru.wikipedia.org/wiki/Новосибирск>

Сама Высокоскоростная магистраль Москва – Пекин даст преимущества не только РЖД, но и всему государству. Это отразится в первую очередь «агломерационными эффектами»⁵⁴ в процессе роста и развития регионов вдоль пути. «В ожидаемой перспективе высокоскоростная магистраль должна увеличить на 30–70% ВРП в регионах».⁵⁵

2.2. Структура «перекрёстка» на современном этапе развития.

На современном этапе перекресток приобретает новое значение глобального объекта - многоступенчатой, многофункциональной структуры. Это обусловлено необходимостью включения в него дополнительной информационной и функциональной составляющей.

Ярким примером такого современного транспортного узла является аэропорт Инчхон в южной Корее, который представляет собой огромный многофункциональный комплекс – некий город в городе. Аэропорт находится на западной стороне острова Йонджонджо-Йонъюндо и в 70 км. от Сеула – столицы Южной Кореи. Он открыл свои двери в 2001 году, через 8 лет после начала строительства, но даже сейчас он не перестает совершенствоваться, развивается и модернизируется опираясь на современные тенденции и инновационные технологии, «постоянно получая наивысшие в рейтинге всех аэропортов мира оценки по качеству обслуживания и уровню сервиса».⁵⁶ Генеральный план аэропорта включает в себя 4 этапа, и финальные работы планируются на 2020 год.

Сейчас аэропорт Инчхон является основным международным аэропортом Южной Кореи и принимает почти все международные рейсы

⁵⁴ Анастасия Зеленская/ ст. «Скоростная железная дорога Москва-Пекин: строительство, схема, проект и расположение на карте»/интернет ресурс «FB.RU»/ от 18.06.2015/ <http://fb.ru/article/190285/skorostnaya-jeleznaaya-doroga-moskva-pekina-stroitelstvo-shema-proekt-i-raspolozhenie-na-karte>

⁵⁵ Там же

⁵⁶ Ст. «Международный аэропорт Инчхон, Южная Корея»/ Интернет ресурс «PhotoTravelGuide»/ от 28.07.2011/ <http://phototravelguide.ru/aeroport-vokzal/aeroport-inchhon/>

страны. «Аэропорт обслуживает более 70 авиакомпаний и является одним из самых загруженных аэропортов в мире, принимая и поднимая одновременно в воздух до 44 пассажирских авиалайнеров».⁵⁷

Строительство аэропорта производилось по проекту французского архитектора Жана Мишеля Вильмонта. Авиа-комплекс, общая площадь которого 496 000 м², и представляет собой 2 подземных этажа и 4 наземных, также круглосуточную диспетчерскую контрольную вышку высотой 100,4 метра, третью в мире по высоте. Помимо основного назначения, аэропорт предоставляет развитую систему услуг: магазины, современный медицинский многопрофильный центр, развлекательные комплексы, бизнес-центры, а также обладает современной, развитой системой навигации и информации. (см. иллюстрация 2.2.1.)

В структуре аэропорта, как транспортного узла, можно выделить пять важных составляющих – это бизнес, информация, рекреация, навигация. Самыми обширными и разнообразными по наполнению являются информационная и рекреационная составляющие.

Аэровокзалу Инчхон необходимо справляться с колоссальным потоком информации, связанным, в первую очередь, с многофункциональностью современного аэропорта. В аэровокзальном комплексе представлена как традиционная работа с информацией – в первую очередь это звуковое информационное сопровождение и «островки» информации с сотрудниками комплекса, плакаты, брошюры и листовки, так и инновационный подход, который представлен в формате интерактивных информационных стендов и планшетов, видео слайдов и роликов, визуального видео-сопровождения вдоль эскалаторов. Информационное разнообразие аэропорта Инчхон также можно классифицировать по его содержанию. Следует выделить три типа информации: образовательная, культурная и туристическая.

⁵⁷ Ст. «Международный аэропорт Инчхон, Южная Корея»/ Интернет ресурс «PhotoTravelGuide»/ от 28.07.2011/ <http://phototravelguide.ru/aeroport-vokzal/aeroport-inchhon/>

Образовательный и культурный тип в свою очередь можно разделить по направленности – информация о событиях внутри транспортного узла и о мероприятиях в городе или стране, как месте, где находится транспортный узел, а также, дополнительную информацию которая может заинтересовать пассажира. Информация, необходимая для туристов в первую очередь направлена на знакомство с городом и страной, в которой они находятся, это туристические маршруты, гостиницы, транспорт, и, если для них это транзитный транспортный узел, информация об интересующей точке путешествия.

С информацией неразрывно связана и навигация транспортного узла. Эта категория является узконаправленной и первостепенной для общественных пространств такого типа. На фоне современного образа жизни, скорости, мобильности, многофункциональности понятие навигации обретает совершенно новый смысл, а в системе современного многофункционального транспортного узла становится сложной, математически точной системой. Рассматривая систему навигации в контексте аэропорта Инчхон можно выделить три направления: сопроводительная, транзитная и выделенная линия. Сопроводительное направление позволяет ориентироваться в культурно-развлекательном пространстве аэровокзала пассажирам, ожидающим вылета, встречающим и провожающим, горожанам, пришедшим провести свободное время. Это подразумевает под собой большую вариативность внутри направления (покупки, развлечения, отдых, питание и т.д.). Транзитное направление в первую очередь ориентировано на пассажиров, совершающих пересадку на другой самолет, в местах, где необходимо четко обозначить действия пассажиров (переход с трапа в зал аэровокзала, организация посадки), также этот принцип работает и в случаях аварийной навигации. Здесь необходима скорость и понимание направления на интуитивном уровне. Навигационная система должна предложить кратчайшие варианты пути до пункта

назначения, должна быть доступной и простой в восприятии, максимально привлекающей внимание. Выделенная линия навигационной системы ориентирована на привилегированных пассажиров (бизнес-класс, индивидуальные рейсы, правительство и т.д.). В первую очередь она выделяется средствами дизайна.

Навигационная система аэропорта по аналогии с информационной представлена как традиционными методами, так и с помощью современных технологий. Так, к традиционным относятся: навигационные стенды и указатели, световые табло. Современный метод – это использование медиа технологий: создание световых указателей на поверхности пола и вдоль стен, работа с цветом, типом и яркостью освещения. В центральном вестибюле расположен гибкий экран, выполняющий функцию, как декоративного элемента, так и навигационно-информационного табло.

Рекреационная составляющая аэровокзала Инчхон представляет собой сложную, разностороннюю систему досуга на любой вкус. В первую очередь необходимо отметить, что любая группа населения (дети, подростки, пожилые люди) найдет здесь интересное занятие. Пространство аэровокзального комплекса поделено на рекреационные зоны по роду деятельности и функции. «Комплекс аэропорта состоит из трех терминалов, в которых расположены магазины Duty Free, рестораны, кафе, а также эксклюзивная инфраструктура удобств - площадки для гольфа, спальные комнаты, комнаты массажа, фитнес-клуб, казино и зимние сады».⁵⁸ Рекреационная инфраструктура рассчитана как на краткосрочное или длительное пребывание пассажиров в аэропорту, так и на посещение местными жителями. Также, в рекреационной системе транспортного узла можно выделить направления досуга, представленные постоянными и временными мероприятиями (музыкальные концерты, театральные представления и т.д.).

⁵⁸ Ст. «Современная архитектура Южной Кореи: 24 самых восхитительных здания»/ст. в пер. изд. «Novate»/
<http://www.novate.ru/blogs/110415/30797/>

Аэропорт Инчхон представляет собой удобную площадку для бизнеса. На территории аэровокзального комплекса бизнес-пространство поделено на зоны, которые комфортны для проведения, как личных встреч, так и коворкингов, конференций и мастер-классов. Организация бизнес-встреч в пространстве транспортного узла, который является общедоступным пространством, удобна во всех отношениях – экономит время и позволяет вести дела в пути.

Современный транспортный узел как огромный многофункциональный комплекс нуждается в развитой транспортной системе. Так аэропорт Инчхон окружает широкая транспортная сеть, которая связывает транспортный узел с окружающими его городами и столицей – Сеулом. Остров, на котором располагается аэровокзал, связан с материком мостом «Йонджон-Бридж», который является частью высокоскоростной магистрали. «Также построена железнодорожная ветка между аэропортами Инчхон и Кимпхо, с которого как раз и были в свое время переведены международные рейсы в аэропорт Инчхон».⁵⁹

Делая выводы, стоит отметить, что современный перекресток, рассмотренный на примере аэропорта Инчхон в Южной Корее, является сложной, многогранной, постоянно меняющейся системой – неким живым организмом, который взаимодействует с пассажирами, отвечая их потребностям, и развивается параллельно со стремительным движением современной жизни. Он сохранил свое историческое значение как важнейший образующий элемент городской жизни и структуры, но с более сложными и многообразными задачами и более разнообразной функциональной нагрузкой, что обусловлено социальными запросами общества и стремительным развитием инновационных технологий. (см. иллюстрация 2.2.2.)

⁵⁹ Ст. «Международный аэропорт Инчхон, Южная Корея»/ Интернет ресурс «PhotoTravelGuide»/ от 28.07.2011/ <http://phototravelguide.ru/aeroport-vokzal/aeroport-inchhon/>

2.3. Принципы реорганизации вокзального пространства в контексте формирования выделенной линии.

Говоря о формировании выделенной линии в уже существующем, средовом комплексе стоит начать с изучения и анализа подходов и принципов проектирования в контексте формирования нового решения в сложившейся среде.

Главной целью и особенностью в организации пространства в пространстве является создание особого эмоционально-художественного состояния среды, которое складывается из логических, функциональных и эстетических ступеней проектирования.

Из множества вариантов можно выделить три основных направления в решении данной задачи:

- «полное погружение зрителя в пространственное «тело» среды, где на него обрушивается вся совокупность задействованных автором средств (человек находится внутри объекта, ставшего «оболочкой образа»);
- размещение рядом с наблюдателем исключительного по выразительности художественного явления, «переламывающего» впечатление от ситуации в целом;
- органичное переплетение задуманных проектировщиком и заданных ему обстоятельствами художественных возможностей, продукт совместной работы архитектора-дизайнера и доставшегося ему контекста».⁶⁰

Первый способ создает некую новую средовую оболочку, в которую зритель погружается полностью. Второй же противоположен по методу и работает за счет внедрения в существующую среду новой доминанты. Третий способ является синтезом первых двух (см. иллюстрации 2.3.1). Но все три

⁶⁰ Шимко В.Т./уч. Пособие/Архитектурно-дизайнерское проектирование. Основы теории (средовой подход)/2-е издание, дополненное и исправленное /М.: «Архитектура-С»/2009г.

способа преследуют единую цель – создание определенного эмоционально-художественного состояния среды.

Составляющими того или иного алгоритма являются конкретные «ступени» для каждой средовой системы как исходные (продиктованные существующей средой), так и новые (необходимые для реализации новых задач среды). В нашем случае «ступенями» является структура современного транспортного узла (см. иллюстрация 2.2.2.)

Возможности использования методов создания новой эмоционально-художественной среды в сложившейся средовой системе можно рассмотреть на примере реконструкции железнодорожного вокзала Тибуртина в Риме и организации выделенной линии «Аэроэкспресс» в международном аэропорту Шереметьево в Москве.

Железнодорожный вокзал Тибуртина является вторым по величине в Риме и после реконструкции, завершившийся в 2011 году его можно назвать и самым современным. Сейчас это многофункциональный, удобный транспортный узел, который является основным на пути железнодорожного сообщения севера и юга страны. Также вокзал имеет свою линию метро, которая делает его легкодоступным для жителей города и находится в непосредственной близости к автовокзалу.

Вокзал Тибуртина благодаря открытым пространствам, парящим гигантским капсулам и направленному линейному свету напоминает гигантскую космическую станцию. Его смело можно назвать самым уникальным в Европе.

В обновленном интерьере железнодорожного вокзала применен синтез двух методов: погружения и доминанты. Абсолютно все в пространстве эмоционально воздействует на зрителя, обволакивая и создавая новый мир вокруг, где ничего не говорит о прошлом этого места. Зритель как Алиса Л. Кэрролла внезапно уменьшается и попадает в мир больших вещей. Но это не приводит к дезориентации или дискомфорту. Благодаря правильным

акцентам (цвет, свет, форма) в пространстве интерьер не только эмоционально ярок, но абсолютно гармоничен и приятен, понятен и функционален на интуитивном уровне, что особенно важно для современного транспортного узла. (см. иллюстрация 2.3.2)

Терминал компании-перевозчика «Аэроэкспресс» в международном аэропорту Шереметьево построен в 2008 году и является пятиэтажным многофункциональным вокзальным комплексом.

«Аэроэкспресс» - современные высокоскоростные электропоезда серии АЭРО. «Это концептуально новые электропоезда, отличающиеся привлекательным дизайном и аэродинамическими формами».⁶¹ Также предоставляющие особый комфорт и сервис.

Железнодорожный комплекс представляет собой транспортный узел в уже сложившейся системе аэропорта, который напрямую связан с его терминалами. И несмотря на то, что комплекс «Аэроэкспресс» является частью системы аэропорта, он также является самостоятельной многофункциональной системой. «Помимо наземной железнодорожной станции с двумя двусторонними пассажирскими платформами, предназначенной для одновременного приема четырех электропоездов, комплекс включает в себя двухуровневый крытый паркинг на 379 машиномест и высокотехнологичное коммерческое здание».⁶²

Эмоционально-художественный образ интерьера выделенной линии вокзального комплекса складывается с помощью внедрения доминанты в существующую среду аэропорта. В первую очередь, эмоционально воздействуя цветом и формой, которые образуют новую узнаваемую, среду фактически не разрушая существующую. Цвет и форма дизайн-элементов интерьера и оборудования продиктованы фирменным стилем

⁶¹ Ст. «Терминал Аэроэкспресса в аэропорту Шереметьево»/Электронный ресурс «Аэроэкспресс»/
<https://aeroexpress.ru/ru/sheremetyevo/terminal.html>

⁶² Там же

«Аэроэкспересс», что и делает среду легко узнаваемой и запоминающейся. Так мы видим доминирование в интерьере красного цвета (фирменного цвета компании) и формирование акцентов в интерьере с помощью света. Решение навигационной системы, как в самом вокзальном комплексе, так и в системе аэропорта также выполнено с помощью фирменного цвета и света, что способствует комфортному ориентированию в пространстве. (см. иллюстрация 2.3.2.)

Пространство, организованное с помощью способа эмоционального погружения, меняет существующую среду на глазах у зрителя, формируя некую новую оболочку, которая наслаивается и контактирует с исходной ситуацией - тем самым формируя ее новое качество.

Делая выводы, стоит отметить, что сложно выделить преимущества какого-то из способов эмоциональной организации среды. Выбор варианта всегда продиктован условиями сложившейся средовой системы, в которой производятся изменения, но все способы преследуют единую цель – гармоничное единение «ступеней» средовой системы и формирование ее индивидуального образа.

2.4. Современные методы организации коммуникационной среды.

Методология организации коммуникативного пространства представляет собой систему из множества дизайн компонентов, способов их применения и внутренней организации. Создание особого эмоционально-художественного состояния среды, ее индивидуальность основываются на определенном алгоритме взаимодействия ее составляющих, то есть последовательности ступеней. Каждая средовая ситуация индивидуальна благодаря особенному набору ступеней, их порядку и связующей их

эмоциональной составляющей. Это говорит о важной характеристике коммуникативной среды – ее сборности.

«По сути, среда составляется, складывается из качественно разных элементов и форм - интерьерных, объемных, архитектурных, дизайнерских - во внешне самостоятельные композиционные системы, образующие своего рода «пирамиду» относительно завершенных функционально-пространственных «частных» средовых ансамблей, располагающихся на различных нужных потребителю уровнях». ⁶³ Каждая из ступеней является неповторимой и преследует свои идеи и темы, которые определяют характер ступени.

Основа принципов средового проектирования строится на физическом разнообразии слагаемых каждой ступени, которые образуют определенную эстетическую и функциональную конструкцию (композицию). Она, в свою очередь, формируется непосредственно из возможностей и конкретных задач ступени. Это позволяет воспринимать ступени, формирующие средовое пространство, «как «элементарное» соподчинение утилитарно необходимых «тел» или организационных предложений, определяющих характер («идею») данного средового блока». ⁶⁴

Сама пирамида ступеней, формирующих средовое пространство и связанных определенным способом эмоционально-художественного состояния среды, начинается с простейших средовых ситуаций (ступеней), которые образуют материально-пространственную основу для усложняющихся архитектурно-дизайнерских концепций.

К таким ступеням в организации коммуникативного пространства можно отнести:

⁶³ Шимко В.Т./уч. Пособие/Архитектурно-дизайнерское проектирование. Основы теории (средовой подход)/2-е издание, дополненное и исправленное /М.: «Архитектура-С»/2009г.

⁶⁴ Там же

- сценарий пространства средовой системы (организация потоков движения, как посетителей, так и обслуживающего персонала, маршруты эвакуационного движения);
- навигацию и информационную составляющую, как в самом коммуникативном пространстве, так и в глобальной средовой системе, в которой создается коммуникативная среда;
- систему средового оборудования.

(см. иллюстрация 2.4.1.)

Удачным и ярким примером для изучения интересующих нас ступеней организации коммуникативного пространства является Всемирная универсальная выставка «expo 2015» в Милане.

Всемирная универсальная выставка (ЭКСПО) проводится каждые пять лет и является «глобальной витриной для демонстрации странами-участниками научных открытий и достижений».⁶⁵

Каждая Универсальная выставка посвящена определенной теме. Девиз выставки, прошедшей в Милане в 2015 году – «Питание для планеты. Энергия для жизни». Тематика охвата: история и культура питания в свете традиций и новаций. Для понимания и ориентации в выставке авторы выделили семь основных направлений:

- «Наука для безопасности качества пищи и продовольственной безопасности;
- Технология для сельского хозяйства и биоразнообразия;
- Еда и улучшение образа жизни;
- Инновации в цепи поставок сельхоз продукции;
- Правильное и здоровое питание;
- Питание в культурах народов мира и этнических группах».⁶⁶

⁶⁵ Ст. «ЧТО ТАКОЕ ЭКСПО 2015»/Электронный ресурс «Официальный сайт павильона России на ЭКСПО-2015»/<http://russia2015.com/ru/about/>

Для проведения ЭКСПО город-хозяин выделяет территорию, где страны-участницы монтировали свои павильоны. В Милане все выставочное пространство было расположено на острове, который имеет вытянутую форму и крестообразно поделен на четыре части основными магистралями для движения посетителей, вдоль которых, помимо некоторых павильонов, располагалась вся необходимая рекреационная инфраструктура (зоны отдыха, кафе, развлекательные и образовательные площадки и т.д.). Пересечение этих магистралей образовывали главную площадь – выставочное пространство страны-хозяйки. (см. иллюстрация 2.4.2.)

ЭКСПО – это крупнейшее мировое событие, место презентации новых идей и технологий. В первую очередь это отразилось на системе навигации и подаче информации о выставке и мероприятиях в ее рамках, как на территории самой экспозиции, так и в городе. Помимо стандартных приемов навигации и подачи информации (указатели, вывески, информационные и навигационные листовки) активно применялась интерактивная составляющая. Так на главной площади Милана, до момента открытия ЭКСПО, был возведен павильон, в котором каждый желающий мог получить информацию об этом событии. (см. иллюстрация 2.4.3.) На самой выставке и в городском пространстве были установлены информационные интерактивные стенды и запущена онлайн карта выставочного пространства, доступная с любого мобильного устройства, работающая как индивидуально, так и с системой QR-код.

Основной акцент в решении экспозиции сделан на выставочные павильоны, каждый из которых имеет свое собственное неповторимое наполнение. В свою очередь, оборудование выставочного пространства должно быть направлено на удобство и комфорт посетителей, а также нейтрально по характеру. Так основные эспланады для движения посетителей накрыты солнцезащитными тентами, которые в вечернее время

⁶⁶ Ст. «ЧТО ТАКОЕ ЭКСПО 2015»/Электронный ресурс «Официальный сайт павильона России на ЭКСПО-2015»/<http://russia2015.com/ru/about/>

дополнительно выполняют функцию освещения, оснащены зонами отдыха и информационными стендами. (см. иллюстрация 2.4.4.)

Вся пирамида ступеней (сценарий, информационное сопровождение и средовое оборудование), формирующая средовое пространство ЭКСПО 2015 в Милане, определена эмоционально-художественным состоянием среды, которое формируется на основе фирменного стиля Универсальной выставки, ее талисмана и лозунга.

В заключение стоит отметить, что, изучив ступени организации коммуникативного пространства среды на примере ЭКСПО 2015 в Милане и не смотря на сложность, многогранность системы, ее гибкость и вариативность можно проследить определенные единые тенденции в проектировании такого средового пространства. Наблюдается жесткая ориентация на строгий стиль, целью которого является визуальное информирование зрителя об определенной философии мероприятия. Сдержанный дизайн, удобство, эргономика, утилитарное начало являются базовыми при организации ступеней в пирамиде формирования данного коммуникативного пространства, на которые наслаивается, как что-то неотделимое, технологичность, мобильность, интерактивность, а стержнем является неповторимый эмоционально-художественный образ.

Глава 3. Методика формирования многоступенчатой структуры центров сотрудничества в узловых городах высокоскоростной магистрали.

3.1 Город Омск, как пример регионального центра на маршруте ВСМ Москва-Пекин.

Омск - это крупнейший город Сибири, административный центр Омской области и восьмой, по численности населения, город страны. Город имеет выгодное географическое положение, которое и определило его историческое появление, как города-крепости. Он расположен на юге Западно-сибирской равнины, в месте слияния рек Иртыш и Омь. Омская область граничит с Тюменской, Новосибирской и Томской областями, а также на юге с Казахстаном. (см. иллюстрация 3.1.1.)

История Омска начинается с образования Омской крепости, поскольку необходимость в строительстве острога на Оми уже задолго до указа Петра I остро стояла перед государством. Еще в 1630х годах созрела потребность в организации промежуточного пункта на пути меновой торговли с восточными купцами, а также соляного пути от степных озер Ямышесвское и Коряковское до г. Тара. Омская крепость была заложена в начале XVIII в., когда Петр I проявил заинтересованность в дальнейшем освоении Сибири, восточных окраин страны, торговых путей в Китай и Индию. Особое внимание уделялось разведке рудных и золотых месторождений в районах Центральной Азии. По мере освоения территории предполагалось строить по реке Иртыш города. Так к осени 1716 года, несмотря на сложности с Джунгарским (ойратским) государством, в устье реки Оми была возведена Омская крепость. Которая вплоть до 20-х годов 20 века являлась в первую очередь местом ссылки.

Движение поездов по Транссибирской магистрали начавшееся в 1895 году послужило толчком к превращению города в экономический центр края.

Именно тогда сформировался архитектурный облик Омска. В 1917 году «Омск был объявлен столицей Белого движения России и стал ареной ожесточенной борьбы за власть».⁶⁷

В годы Великой Отечественной Войны тыловой Омск стал крупным центром военной промышленности и центром формирования военных подразделений. «В Омск из прифронтовой полосы было эвакуировано около ста промышленных предприятий и с ними тысячи людей».⁶⁸ Благодаря чему промышленный и интеллектуальный потенциал города резко возрос, что, в послевоенные годы, позволило город занять ключевую роль в военной промышленности страны.

К 80-м годам XX века город стал активно развивать социальную инфраструктуру. Облагораживались заводские районы, строились новые современные общественные пространства. Велось активное озеленение города и поощрялось приусадебное хозяйство. Так в 1975 году город Омск стал миллионным городом, также прославился как «Город-сад», «Город молодежи», «Город науки» (см. иллюстрация 3.1.2.)

В 90-х годах 20 века экономическое положение в городе стало ухудшаться. Оборонная промышленность пришла в упадок, что привело к существенному уменьшению городского бюджета. Однако, в начале 21 века появились новые направления развития города. Сегодня Омск - один из самых важных центров экономической сферы в Западной Сибири в первую очередь в машиностроении и нефтехимической отрасли. Также город остается и активно развивается как культурный и спортивный центр Сибири. Город систематично принимает крупнейшие спортивные события регионального, российского и международного уровня: Сибирский международный марафон, соревнования всероссийского уровня по конному спорту, крупнейшие хоккейные матчи и пр. Также его по праву можно

⁶⁷ Ст. «История Омска»/ Электронный ресурс «Краеведение Омской области»/
<http://kraeved.omsklib.ru/index.php/articles/storylines/320-istoriya-omska>

⁶⁸ Там же

назвать Культурной столицей Сибири. Омск насчитывает 28 высших учебных заведений - университетов, академий и институтов; 46 библиотек и является одним из самых театральных городов Сибири, где работает 14 театров. (см. иллюстрация 3.1.3.)

Современная градостроительная структура города, многофункциональна и развита. Так, деловая среда города представлена одиннадцатью крупными бизнес центрами, основная масса которых расположена в центре города. Общественная среда включает в себя открытые общественных пространства (парки, площади, набережные и т.д.) и закрытые общественные объекты (торговые центры, стадионы, развлекательные комплексы, кинотеатры). Открытые общественные пространства образуют систему из девяти крупных парков, равномерно распределенных в околоцентральной части города и интегрированных в жилой массив, трех протяженных оборудованных набережных в центральной части города и семи площадей. Общественные объекты представлены развитой сетью торговых центров, равномерно распределенных в структуре города; семью спортивными стадионами, восемью крупными развлекательными комплексами, и двенадцатью кинотеатрами и 14 театрами, расположенными в основном в центральной части города. Научно-образовательная среда представлена развитой сетью библиотек, включающей в себя шесть крупных центров с тремя технопарками и научными инкубаторами; десятью крупными высшими учебными заведениями, четыре из которых расположены в центральной части города, шесть образуют систему в Советском АО и девятью крупными научными исследовательскими институтами также образующих сеть в центральном районе города и Советском АО.

Транспортная связь города является особым перспективным направлением в развитии региона. Омск является крупнейшим разносторонне развитым транспортным узлом. Водное сообщение

производится по судоходной реке Иртыш, осуществляются авиаперевозки внутренних и международных линий, проходит федеральная трасса «Иртыш» и «Транссибирская магистраль».

Остановимся на железнодорожном сообщении отдельно. Строительство Транссибирской магистрали являлось поворотным моментом в жизни города. В 1895 году закончилось строительство участка Транссибирской магистрали Челябинск-Кривошеково, строительство которого велось с двух сторон с переправой через Иртыш в Омске. Непрерывное железнодорожное сообщение осуществилось после строительства железнодорожного моста в 1895 году, что привело к необходимости возведения городского железнодорожного вокзала.

Так в 1896 году в городе появилось первое здание вокзала построенное по типовому проекту, которое представляло собой «одноэтажное кирпичное здание с цокольными помещениями на бутовом фундаменте, начальник строительства главный инженер Хекстрем».⁶⁹ В предреволюционные годы площадь вокзала была увеличена благодаря кирпичным пристройкам.

Основные современные черты здание железнодорожного вокзала приобрело в 1958 году. Была осуществлена реконструкция, как самого здания (комплекс приобрел второй этаж), так и привокзальной площади. Улучшились условия как для пассажиров, так и для обслуживающего персонала. (см. иллюстрация 3.1.4.)

Окончательный современный облик вокзальный комплекс получил в 2007 году по проекту реконструкции новосибирского института Сибжелдорпроект, работу курировал главный инженер О. Башарина. Здание вокзала получило антресольный, третий этаж, тем самым значительно увеличилась пассажировместимость и функциональное наполнение, усовершенствовалась и комфортная составляющая (мягкие залы ожидания,

⁶⁹ Ст. «О вокзале Омск»/электронный ресурс «Российские железные дороги»/ <http://omsk.dzvr.ru/>

кафе, гостиница, терминалы приобретения билетов). Дополнительно здание было оснащено эскалаторами. Привокзальная площадь приобрела новое средовое наполнение и четкое функциональное зонирование. Появилась пешеходная зона, которая объединяет здание вокзала с остановками городского транспорта, парковкой и зеленым сквером. (см. иллюстрация 3.1.5.)

Именно этот обновленный вокзал и станет новым «перекрестком» на пути ВСМ Москва–Пекин, что откроет новые перспективы для Омского региона. Это создаст дополнительные возможности для реализации существующих направлений развития, и будет являться источником новых проектов. В первую очередь появление прямой связи с дружественным зарубежьем привлечет как иностранных инвесторов в регион, так и туристов. Появятся перспективы тесного сотрудничества и на межрегиональном уровне. Появление ВСМ положительно скажется на всех сферах развития и деятельности города – экономической, культурной, туристической, промышленной. (см. иллюстрация 2.1.8.)

Направления развития:

- крупный промышленный центр оборонной и авиакосмической сферы;
- крупный транспортный узел водный, авиа, железнодорожный, автодорожный.

Перспектива развития:

- бренд «Культурная столица Сибири»;
- спортивный центр;
- «Город-сад»;
- «Город молодежи».

3.2. Концепция формирования многоступенчатой структуры.

В реализации проекта ВСМ Москва-Пекин заложен мощный потенциал для развития региональных центров. Создание концепции многоступенчатой структуры центров взаимодействия позволит планомерно и рационально использовать возможности ВСМ как драйвера развития.

Структура концепции, ее этапы и направления формируются на основе изученного материала и его анализа, представленного в предыдущих главах. Так были определены факторы, влияющие на форму концепции, ее структуру, последовательность реализации и средообразующий потенциал. (см. иллюстрация 3.2.1)

Образ концепции, ее логика строятся под влиянием определенных факторов: средовых, социальных, философских, которые в первую очередь формируют глобальное понимание проблемы, а также, современные требования к структуре и функции.

Философский фактор формирует представление и осознание Пути и Перекрестка в современном обществе. Путь является носителем образа коммуникации, процесса и прогресса (развития, движения вперед). Перекресток приобретает широкую трактовку и глобально его можно определить как остановку, выбор направления, место взаимодействия.

Социальный фактор формируется на основе современных потребностей, влияющих на формирование структуры Пути и Перекрестка. Неотъемлемыми составляющими современного общества становятся скорость, мобильность, комфорт, взаимодействие, инновации. Эти тенденции вызваны как глобализацией, так и стремлением к сохранению культурной идентичности.

Средовой фактор определяется городом как организмом, который является сложившейся, полноценной, живой средовой системой. Он диктует определенные условия внедрения системы развития и определяет ее основное направление. Потенциал города является генеральным фактором, влияющим на выбор вектора развития. (см. иллюстрация 2.1.8.)

Все вместе формирует средообразующий потенциал Высокоскоростной магистрали Москва-Пекин для перекрестков (региональных центров на пути).

Образ концепции как многоступенчатой структуры также не случаен. Необходимость деления структуры на этапы обусловлена в первую очередь временным фактором реализации и экономической обоснованностью.

Метод поэтапной (постепенной) реализации концепции даст возможность городу как системе и обществу постепенно осваивать новую структуру, что благоприятно как для самой высокоскоростной магистрали, так и для городской и общественной жизни. Жители в узловых центрах на пути в первую очередь получают грамотную, структурированную информацию как о ВСМ, так и о положительных тенденциях ее влияния на городскую среду. Это сформирует позитивное мнение о нововведении, тем самым увеличит пассажиропоток на ВСМ, и привлечет внимание общества к городским преобразованиям.

Грамотное поэтапное развитие городской среды на основе строительства ВСМ позволит наглядно раскрыть потенциал ВСМ для города и тем самым заинтересовать потенциальных инвесторов в процессе реализации, создать положительный настрой в обществе и самое важное решит проблему самого процесса реализации глобальной и сложной системы создания нового направления развития городской среды.

Визуальный образ многоступенчатой системы развития региональных центров строится на основе проведенного анализа образного восприятия и

«характера» двух стран. (см. глава1, пункт1.4.). Основными приемами, формирующими удобную, скоростную, инновационную, но в тоже время узнаваемую и индивидуальную среду, были определены цветовая гамма и дизайнерская форма, характерные для обеих культур, но основанные на инновационной составляющей. Так бренд ВСМ объединяет в себе традиции и новации, скорость и комфорт (см. иллюстрация 3.2.2.).

Все описанные выше условия и факторы формируют систему в пять этапов. Количество ступеней, их последовательность и структура обусловлены комплексным анализом вышеизложенных условий и потребностей, на основе которых сформировалась единая универсальная система развития для всех региональных центров на пути Высокоскоростной магистрали Москва - Пекин. Рассмотрим подробнее ее структуру.

3.3 Этапы реализации многоступенчатой структуры.

Многоступенчатая концепция развития региональных центров на пути Высокоскоростной магистрали Москва – Пекин включает в себя пять ступеней, которые развиваются по спирали. Каждая ступень сложнее, объемнее и масштабнее предыдущей, поглощает ее, создавая комплексную структуру.

Первый этап – Создание интернет сопровождения.

Под понятием интернет сопровождения подразумевается запуск информационного сайта и мобильного приложения, с помощью которого ознакомительная информация о двух странах, проекте ВСМ, ее эффектах и будущем перекрестков на ее пути, будет доступна интернет-пользователям.

Рассмотрим концептуальное предложение глобальной структуры сайта (мобильного приложения) (см. иллюстрация 3.3.1).

В базовой структуре выделены: история пути, презентация проекта ВСМ, информация о России и Китае.

Историческая часть включает в себя два крупных блока:

- информацию об истории пути на территории Евразии (Путь из Варяг в Греки, Великий Шелковый путь, Великий Сибирский путь), которая формирует понимание становления пути как процесса, его значение в истории и современности;
- история развития отношений России и Китая, как основа современных взаимодействий.

Информация о России и Китае, как о странах, связанных ВСМ представляет собой:

- перспективы и развитие сотрудничества двух стран в первую очередь в транспортной сфере и туризме;
- информацию о культуре, туризме и жизни в странах на пути ВСМ.

В свою очередь информация о ВСМ включает в себя:

- общую информацию о Высокоскоростной магистрали: скоростной режим, безопасность и комфорт на пути;
- маршрут ВСМ и города (узловые центры пути): информация об их истории, перспективах развития и влиянии ВСМ, культурной жизни;
- бизнес-проекты на маршруте ВСМ: новые перспективы партнерства и сотрудничества;
- туризм на ВСМ: новые туристические маршруты, преференции городов вдоль трассы ВСМ, перспективы развития туризма на магистрали.

Второй этап – точечное взаимодействие.

Второй этап реализуется параллельно в каждом городе на пути ВСМ и подразумевает внедрение информационных пунктов в городскую среду. Инфо-пункты также как и интернет сопровождение являются носителями

информации о ВСМ и о узловых городах, но в большем объеме и с учетом непосредственного взаимодействия с человеком. Расположены они в общественно-значимых местах города, таких как развлекательные и рекреационные площадки, бизнес центры, научная и образовательные объекты. Так, на примере Омска они могут быть интегрированы в объекты, рассмотренные в главе 3 пункт 3.1.

Сами общественно-значимые пространства в городской среде можно классифицировать по популярности и масштабу (объему пространства). Проведя анализ градостроительной ситуации узловых городов на примере города Омска, было выделено три категории общественно-значимых пространств в первую очередь по объемным характеристикам:

- открытые общественные пространства;
- крупные закрытые общественные пространства;
- малогабаритные пространства.

Исходя из этих условий можно предложить три вида информационного модуля (см. иллюстрация 3.3.2): большой, средний и малый информационные модули.

Большой информационный модуль представляет собой сложный средовой информационный модуль с интегрированной зоной отдыха и интерактивным, развлекательным, но в первую очередь информационным комплексом. Это подвижная, сборная модульная система информационных панелей, образующая малое и большое кольцо. Центром малого кольца является круглый автономный информационный интерактивный пункт, а большое кольцо включает в себя зону отдыха. (см. иллюстрация 3.3.3.)

Средний и малый информационные модули являются производными большого. Средний информационный модуль представляет собой малое кольцо от большой системы и также является мобильной модульной системой информационных панелей. (см. иллюстрация 3.3.4.) Малый информационный модуль - это автономный интерактивный информационный пункт малого кольца, который представляет собой систему

гибких интерактивных панелей и голографических проекций. (см. иллюстрация 3.3.5.)

Все информационные модули имеют единое дизайн-решение и выполнены в контексте фирменного стиля Высокоскоростной магистрали Москва-Пекин. В основе идеи: функциональный минимализм (передовые материалы и технологии, красный цвет, неоновые подсветки). (см. иллюстрация 3.3.6.)

Третий этап – комплексное взаимодействие.

На этом этапе происходит внедрение выделенной линии Высокоскоростной магистрали в существующий железнодорожный вокзал. Он предусматривает преобразование сложившегося вокзального пространства и формирование эмоционально-художественной организации среды. Приемы внедрения нового в старое были рассмотрены в главе 2 пункт 2.3. Именно эта часть концепции является основным дизайн-проектом, выполненным для иллюстрации теоретической модели.

В основе решения лежит определенный набор характерных составляющих образа выделенной линии - это традиции, новации, скорость и комфорт (см. иллюстрация 3.2.2.). Также, пространственная основа (структура железнодорожного вокзала, его планировка, сам дизайн-образ и интерьер), в которой формируется выделенная линия ВСМ влияет планировочное решение. Структура интерьера выделенной линии спроектирована на основе выводов с изучения аналогов формирования как самостоятельного транспортного узла, так и выделенной линии (см. глава 2 пункты 2.2., 2.3.). В основе проектного предложения лежит: функциональное зонирование, система навигации, освещение, оборудование, визуальная узнаваемость.

Сам этап комплексного взаимодействия тесно связан с двумя предыдущими ступенями. Информация на железнодорожном вокзале, инфопунктах в городской среде и на электронном ресурсе конвергентна. Дизайн и

визуальное оформление решено в едином стиле и основано на бренде ВСМ. Этап формирования выделенной линии мы рассмотрим подробнее на примере железнодорожного вокзала Омск-Пассажирский.

Четвертый этап – культурный обмен.

Заключается в организации тематических мероприятий на пути Высокоскоростной магистрали Москва-Пекин.

На этом этапе предлагается организация фестивальной программы в формате биеннале с определенной темой мероприятий во всех узловых центрах на пути ВСМ (см. иллюстрация 3.3.7.). Основываясь на выводах, полученных в процессе изучения путей взаимодействия России и Китая (см. глава 1, пункт 1.3) формируются темы для городских празднований в период биеннале: инновации, культура, образование, туризм, бизнес, политика. Последовательность распределения тем между городами участниками определяется путем проведения жеребьевки.

Основной площадкой для проведения мероприятия в городской среде является привокзальная площадь. Это решение принято по результатам анализа градостроительной структуры региональных центров (см. глава 2, пункт 2.1) (см. иллюстрация 2.1.1), в результате которого выявлено, что все железнодорожные вокзалы имеют привокзальную площадь и расположены в центральной части города.

Внедрение концепции биеннале в виде создания пространственного и временного сценария мероприятия рассмотрено на примере города Омска.

В пространство привокзальной площади интегрировано средовое оборудование символизирующее маршрут Высокоскоростной магистрали Москва-Пекин. Формируется семь зон, каждая из которых представляет город на пути ВСМ в контексте тематики биеннале. Эти ключевые павильоны объединены символическим маршрутом ВСМ, отмеченным

средовым оборудованием. Таким образом создается среда-событие которая несет как развлекательную, так и информационную функции, являясь частью информационной системы, задействованной в этапах один и два. Все семь зон-городов, расположенных согласно маршруту образуют сквозное пространство – пешеходную зону, которая дает возможность выбора: либо посещение фестивальных площадок, либо движение к зданию железнодорожного вокзала. (см. иллюстрация 3.3.8.)

Сценарий мероприятия формируется на основе шести этапов (см. иллюстрация 3.3.9.):

- подготовка к открытию
(монтаж оборудования и проведение последних приготовлений);
- торжественное открытие тематической биеннале
(торжественная (официальная часть) и праздничный концерт);
- деловой поток
(профессиональные мероприятия: круглые столы, лекции, презентации, форумы, направление соответствует тематике биеннале в данном городе);
- общественный поток
(открытая программа для всех желающих, (организация тематического квеста «Города ВСМ», мастер-классы, выставки, ярмарки, вечерние концерты, направление на знакомство с городами на ВСМ, и самой магистралью);
- завершение празднования
(представляет собой проведение финального гала-концерта и завершение биеннале праздничным салютом);
- демонтаж выставки.

Пятый этап – многопрофильный центр сотрудничества.

Развитие многофункционального кластера в структуре города, как перспективное продолжение многоступенчатой концепции.

Если рассматривать ВСМ как развивающуюся общественно-деловую структуру, то можно предположить возникновение необходимости в более крупных площадках для постоянных контактов и совместных проектов в узловых городах маршрута. Если взять данную гипотезу за основу, то получается, что ни вокзальный модуль, ни биеннале не смогут удовлетворить растущих потребностей бизнеса и культурно-образовательного сообщества. В таком случае, в перспективе понадобятся крупные общественно-деловые центры, ориентированные на межрегиональное взаимодействие. Варианты их формирования могут быть различными и зависят от нескольких факторов. В первую очередь – это инфраструктурные возможности конкретного города, во-вторых – финансирование, в-третьих – направление деятельности этих центров в разных городах может потребовать разной внутренней инфраструктуры. Единым фактором является то, что этот центр должен быть расположен максимально близко к железнодорожному вокзалу, для удобства коммуникации.

На уровне прогноза можно выделить несколько возможных вариантов интеграции кластера в городскую среду (см. иллюстрация 3.3.10.):

- организация подземного комплекса под привокзальной площадью, как вариант безболезненного, для городской ткани, внедрения; ресурсоемкий вариант (финансовый фактор, временной фактор, исследовательский фактор и т.д.);
- реконструкция объектов привокзального комплекса, как вариант изменения функционального наполнения в уже имеющейся структуре, положительный эффект достигается за счет

возвращение в общественное пространство заброшенных и нерационально используемых объектов;

- строительство нового здания, как вариант агрессивного внедрения в городскую структуру; может вызвать как позитивный импульс для городской системы (при внедрении в растущую, «молодую» часть городской среды), так и негативный (при неудачном внедрении в сформированную, привычную для жителей среду).

Условия создания многопрофильного центра сотрудничества, его функциональная составляющая, конкретное внедрение в городскую структуру обусловлено многими факторами, подробное изучение и выявление которых выходит за рамки моего исследования.

3.4. Проектное предложение по формированию выделенной линии ВСМ на примере железнодорожного вокзала Омск-Пассажирский.

Формирование выделенной линии в пространстве железнодорожного вокзала подразумевает тесный контакт с уже сложившимся архитектурным обликом здания, его структурой и функциональным наполнением.

Современный железнодорожный вокзал сформировался после проведения глобальной реконструкции в 2006 году. При этом в проекте фасада здания архитекторы максимально точно воспроизвели его исторический облик, который являл пример архитектуры неоклассицизма (см. иллюстрация 3.1.5).

В интерьере также прослеживаются черты неоклассицизма, но в более пышном исполнении, с обилием полированного цветного мрамора и мозаичного декора с намеком на образцы византийской архитектуры.

Функциональное наполнение вокзального комплекса отвечает всем требованиям современного транспортного узла. Так первый этаж является самым загруженным и оживленным. Центральный вестибюль выполняет функции транзитного пространства (центральный вход в здание и основной выход на перрон) и информационного узла. Правое крыло отведено под кассы и место краткосрочного ожидания (см. иллюстрация 3.4.1.). Основной функцией, интегрированной во второй этаж здания, является рекреационная. Она представлена залом ожидания, с местами для длительного пребывания (комфортная зона) (см. иллюстрация 3.4.2.). Антресольный этаж включает в себя мягкую зону длительного ожидания и отель (см. иллюстрация 3.4.3.). Цокольный этаж также имеет выход на перрон, но здесь нет такого плотного пассажиропотока как на первом этаже, единственное что представлено здесь для пассажиров – это камера хранения в левом крыле (см. иллюстрация 3.4.4.).

Все этажи связаны развитой сетью лестниц и эскалаторов. Три верхних этажа имеют общий открытый центральный вестибюль, завершенный куполом, украшенным эффектной люстрой (см. иллюстрация 3.4.5.).

Изучив особенности функционального насыщения железнодорожного узла, его систему навигации и особенности пассажиропотока выявлено, что оптимальным пространством для внедрения проектного предложения по организации выделенной линии ВСМ является цокольный этаж железнодорожного вокзала Омск-Пассажирский; причины:

- в цокольном этаже нет плотного пассажиропотока;
- основные транзитные пути проходят через другие этажи;
- низкая функциональная нагрузка позволит ее увеличить;
- на этом этаже меньше декоративных элементов и композиционных акцентов в интерьере;
- цокольный этаж располагает индивидуальным выходом на перрон.

Структура пространственного решения выделенной линии образует интерактивное, понятное на интуитивном уровне, удобное пространство, соответствующее по функциональному насыщению современному «перекрестку». (см. иллюстрация 3.4.6.)

Рассмотрим ее подробнее.

Входная зона расположена в левом крыле здания и оснащена эскалатором и лестницей, что позволяет изолировать основное пространство интерьера от активной транзитной зоны основного вокзала, где происходит разделение пассажиропотока на посетителей камеры хранения и пассажиров Высокоскоростной магистрали Москва-Пекин.

Зал ожидания представляет собой многофункциональное открытое пространство, где в первую очередь уделяется внимание информационной составляющей и организации комфортного краткосрочного пребывания пассажиров в условиях активного пассажиропотока. Он также включает в себя торговую зону, зону управления поездками и выход на перрон через зону контроля.

Торговая зона является частью многофункционального пространства центрального вестибюля зала ожидания и представляет собой систему автоматов самообслуживания.

Информационное сопровождение представлено как в традиционной форме (стойка информации, информационное табло прибытия и отправления поездов, аудио сопровождение, печатная информационная продукция), так и в медиа формате (интерактивные экраны, бегущая информационная строка, информационные видео панели).

Зона управления представляет собой терминалы самообслуживания, которые предоставляют возможность не только приобретения билета, его печать, но и индивидуальное формирование своих поездок (покупка/отмена билета, история поездок, бонусная система, и т.д.).

Зона контроля располагается непосредственно перед выходом на перрон где и осуществляется регистрация в традиционной и интерактивной форме. Традиционная форма регистрации является классическим вариантом прохождения регистрации на рейс, которая широко применяется как в аэропортах, так и на железнодорожных вокзалах. Пассажир предъявляет посадочный билет и паспорт сотруднику вокзала для проверки и уточнения выхода на посадку. Интерактивная регистрация представляет собой пропускной турникет со считывающим устройством, которое работает с посадочным талоном, как в бумажном варианте, так и с мобильной его версией.

В правом крыле выделенной линии располагаются кафе и зал ожидания повышенного комфорта.

Зона кафе располагает обеденным залом на 13 столов и барной стойки и работает по системе заказа. Кафе предлагает качественные, разнообразные блюда, как русской, так и китайской кухни, также оснащено информационными панелями и рейсовым табло.

Зал ожидания повышенного комфорта является изолированной средой от общего пространства с индивидуальной системой полноценного обслуживания и в первую очередь рассчитан на пассажиров бизнес-класса.

Схема движения в пространстве выделенной линии Высокоскоростной магистрали предусмотрена в трех вариантах (основной пассажиропоток, движение обслуживающего персонала и схема эвакуации), которые формируются по двум направлениям: на вход и выход. Основное внимание при проектировании было уделено движению основного пассажиропотока. (см. иллюстрация 3.4.7.)

Сценарий движения по выделенной линии ВСМ начинается с центрального входа в здание железнодорожного вокзала, на крыльце которого пассажира встречает малый информационный модуль ВСМ. Далее,

попадая в центральный вестибюль первого этажа, направление движения и ориентацию в пространстве формируют средний инфо-модуль и цветовая и световая навигация ВСМ, которая направляет пассажира в левое крыло первого этажа железнодорожного вокзала к спуску на выделенную линию.

Спуск на цокольный этаж сразу ориентирован на выход в центральный вестибюль многофункционального зала ожидания, где основное движение осуществляется по кольцу, что позволяет избежать пересечения потоков посетителей. Центральный вестибюль выполняет функцию развязки (налево выход на перрон, направо стойка информации, прямо кафе и зона повышенного комфорта).

Пересекая пространство центрального вестибюля, пассажир попадает в правое крыло, пространство которого поделено на зону кафе и зону повышенного комфорта. Параллельно происходит движение пассажиропотока на выход.

Движения в пространстве вокзала и выделенной линии должно осуществляться пассажирами комфортно и на интуитивном уровне, это главная задача навигационной системы. Принцип ее действия основывается на применении светового луча, проекции и цветового пятна, с помощью которых формируется как сама навигационная система, так и ее образное решение.

Характер оборудования, средовое решение, его дизайн продиктованы функциональными требованиями и брендом ВСМ. Эмоциональное восприятие интерьера, взаимодействие с существующим пространством вокзала формируется с использованием одного из методов эмоционально-художественной организации среды (см. глава 2, пункт 2.3.). Наиболее перспективным является метод внедрения в существующую структуру новой доминанты, так как концепцию интерьера выделенной линии предполагается

реализовывать на всех железнодорожных вокзалах ВСМ независимо от их индивидуального облика. (см. иллюстрация 3.4.8.)

Оборудование представляет собой современную мобильную инновационную систему, что отражает идею бренда ВСМ. Композиционным центром главного вестибюля является интерактивный информационный стержень (малый информационный модуль), который состоит из системы интерактивных панелей и снабжен голографическими бегущими строками. Окружает его система модульных сидений зала ожидания с высокими спинками, также несущих дополнительную информационную нагрузку (бегущая LED строка по верху, информационные вкладыши с внешней стороны). Барная стойка является информационным (здесь располагается информационное табло для пассажиров) и визуальным центром кафе. Также столешница бара является интерактивной поверхностью, на которой можно совершить заказ и оплатить него. Интерьер зоны повышенной комфортности формирует стойка обслуживания. Оборудование ВСМ по характеру встроено-пристроенное и является неотъемлемой частью всего интерьера Выделенной линии.

Решение интерьера, в основе своей несет образ скорости и инновации, а также тему Маршрута ВСМ. Визуальный эффект достигается за счет стремительных световых линий (подвесные LED системы, световые ленты), формы цветных пятен (подвесных конструкций, накладных панелей) и вставок видео панелей, связывающих в единую систему конструкцию перекрытия (на котором предлагается организовать систему подвесных конструкций) и стены (где применяется система цветных накладных панелей, экранов и световых лент) символизирующих как скорость, движение, так и сам путь. Образ пути ВСМ как связи городов отразился в системе потолочной конструкции. Информационный модуль в центральном вестибюле символизирует «перекресток» (город на пути), а световые круги на потолке, расходящиеся от него, олицетворяют пульсацию (развитие

города на пути). В левом крыле визуальным символом перекрестка выступает тандем барной стойки в кафе и информационной стойки в зоне повышенной комфортности. (см. иллюстрация 3.4.9.)

Визуальный образ городов формируется благодаря активному применению в интерьере видео панелей, где изображение циклично сменяет друг друга, что формирует ощущение движения по маршруту ВСМ, как смена вида из окна поезда. Также, благодаря активному применению видео панелей, интерьер транспортного узла как современной, мобильной, коммуникативной среды, приобретает образ культурной идентичности.

Оборудование и элементы интерьера монтируются поверх существующих конструкций и отделок поверхностей, позволяя безболезненно менять характер пространства не разрушая его, сокращает временные и финансовые затраты и упрощает этап согласования. (см. иллюстрация 3.4.10.)

Реализация проекта выделенной линии позволит вывести железнодорожные вокзалы в региональных центрах на совершенно новый уровень качества среды и будет формировать, как эстетический облик Высокоскоростной магистрали Москва-Пекин, так индивидуальное восприятие каждого узлового города.

Заключение.

В результате научно-исследовательской и проектной работы была выявлена методика формирования многоступенчатой структуры развития региональных центров в рамках высокоскоростной магистрали Москва-Пекин, как реализация средообразующего потенциала ВСМ.

Основываясь на поставленных задачах, были изучены: современное восприятие пути и структура современного транспортного узла, как основа развития концепции; существующее состояние, потребности и перспективы региональных центров на пути, как формирующий фактор ступеней концепции; мировая практика организации общественной среды, в границах исследования; современное позиционирование стран – участниц ВСМ, как источник формирования визуального образа.

Цель исследования реализована в разработке на основе средообразующего потенциала концепции многоступенчатой структуры центров взаимодействия для формирования новых векторов развития узловых городов скоростной железнодорожной магистрали Москва-Пекин на примере города Омска.

Общие выводы по диссертации:

1. для активного развития и роста региональным центрам необходимо новое направление движения;
2. ВСМ Москва-Пекин является мощным драйвером развития и позволяет региональным центрам выйти на принципиально новый уровень;
3. этапы реализации многоступенчатой структуры отвечают всем условиям комфортного и грамотного формирования новых направлений развития среды на основе ВСМ;
4. образ ВСМ, как единой средовой системы, формирует позитивный настрой в обществе как к самой ВСМ, так и меняет отношение к региональным центрам.

Библиография

Список литературы

1. Архитектура и градостроительство. Энциклопедия /гл. ред. А.В Иконникова / М. 2001
2. Ахметшин Н.Х. Тайны Шелкового пути. / М./ ВЕЧЕ, 2002.
3. Батырев В.М. «Вокзалы» / изд. «Стройиздат», МСК 1988
4. Беликов И. Китай известный и незнакомый / изд. Алетейя, 2015
5. Болотов К. ст. «Олимпийцы 2008 года будут плавать в водяном кубе» / пер. изд. «Мембрана» / от 15.12.2004
6. Большая советская энциклопедия / М. Советская энциклопедия 1969-1978
7. Булатов И. /ст. «В Китае открылся фестиваль российского кино» / пер. изд. «РИА Новости» от 01.06.2016
8. Бывшие Московские торговые ряды. 1904. Арх. О. В. Дессин ; Омские куранты : [фот.] // Миненко Н. А. Из XVIII века - в век XXI: история Омска : [ист.-краевед. альбом / Миненко Н. А., Рыженко В. Г.]. – СПб., 2006.
9. Венецкая Д.В. Дизайн система транзитного жилья / М-Д / СПбГХПА им. А. А.Штиглица
- 10.Вертоухов Д. ст. «Железные дороги России: настоящее и возможное будущее» / пер. изд. «Агенство политических новостей» от 03.08.2007
- 11.Возрождение Великого Шелкового пути в XXI веке: от теории к практике. Совместный проект Международного союза автомобильного транспорта и редакции rolpred.com. / М., 2007.
- 12.ВСМ «Москва – Пекин» может пройти по двум маршрутам / пер. изд. «Клерк.ру» от 28.01.2015г.
- 13.Гейл Я. Города для людей. М. 2012
14. Глухов М. Tatarica / энциклопедия / Казань, Ватан, 1997.

15. Глазычев В.Л. Социально-экономическая интерпретация городской среды / Москва: Изд-во «Наука», 1984.
16. Горелова Ю. Р. Архитектурная среда города: образные характеристики, генезис и динамика (на материалах г. Омска) / Омск : СибАДИ, 2013.
17. Гуменюк А. Н. Архитектура Омска XIX - начала XX веков / [автореферат] К-Д/ СПб ГАИЖСА им. Репина, 2002
18. Гуменюк А.Н. Неоклассицизм в архитектуре Омска 1910-х годов : [монография] / А. Н. Гуменюк. - Омск : Изд-во ОмГТУ, 2009.
19. Гуменюк А. Н. Эkleктика в архитектуре Омска второй половины XIX - начала XX веков/ [монография] / ОмГТУ, 2011
20. Древалъ И.В. Эволюция вокзальных комплексов как структурно-функциональных элементов / пер. изд. вестник ДонНАБА / Вып. 6 (74) 1988.
21. Екатеринбург / энциклопедия / УрО РАН. Ин-т истории и археологии / [гл. ред. В. В. Маслаков]. — Екатеринбург : Академкнига, 2002.
22. Захарова Н. ст. «Медиафасады Сочи-2014» / пер. изд. «Архетиктура Сочи»/от 20 03 2014
23. Зензинов Н.А., профессор МИИТа , ст. в пер-и. журнал «Железнодорожный транспорт», вып. № 7 от 2001 г.
24. Иконников А.В. Пространство и форма в архитектуре и градостроительстве. М. 2006
25. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. 1-3 том [под ред. В.Е. Павлов, М.М. Уздин] / изд. Академкнига / Санкт-Петербург – Москва, 1994-2004
26. История культуры России. / Уч. Пособие [сост. Алексеев А.И., Измолик В.С. и др.] / СПб.: СЗТГУ, 2005
27. Казань стала третьей в Европе среди развивающихся туристических направлений / пер.изд. «Татар-информ»/ст. от 02.12.2014
28. Княжев Р., Бегимбетова И. ст. «Казань стала столичной штучкой» / пер.изд. «Коммерсантъ» / вып.№59, стр.6 от 03.04.2003

29. Кочедамов В. И. Омск. Как рос и строился город / В. И. Кочедамов. - Омск : Кн. изд-во, 1960
30. Кривопалова А.В. Модульный принцип формообразования в архитектуре / М-Д / Периодическое издание ФГБОУ ВПО «Архитектон: известия вузов», 2009, вып. № 26
31. Кудрявцева Е. ст. Железнодорожному вокзалу подновили лицо/ пер. изд. Коммерсантъ/ №70 от 20.04.2006, стр. 12.
32. Курочкин В.А. Экологическая тематика в городском АРТ-дизайне / Периодическое издание ФГБОУ ВПО «Архитектон: известия вузов», 2013, вып. № 42
33. Лихачев Д.С., «Повесть временных лет», под ред. . Адриановой-Перетц В. П. – СПб.: Наука, 1999
34. Маккуайр С. Медийный город: медиа, архитектура и городское пространство. М. 2014
35. Мамадазимов А. Великий Шелковый путь. История становления, расцвета и распада. / Душанбе: Сино 2014 Культурология.
36. Мамаев И. История Китая. Духовная культура Китая / изд. Евролинц 2003
37. Нефедов В.А. Ландшафтный дизайн и устойчивость среды. СПб. 2002
38. Обеднина С.В., Быстрова Т.Ю. Модульный принцип формообразования в дизайне / Академический вестник УралНИИпроект РАН, 2013, вып. №1
39. Омск. / ст. в пер изд. «Деловой квартал»
40. Политическая Россия / ст.от 06 09 2016г.
41. Романов С. ст. «Гуманитарное сотрудничество России и Китая». Пер. изд. «Артифо» от 31.05.2013
42. Ряснов И.А. , аспирант СИМОиР, н.ст. «Культурное сотрудничество России и Китая XXI в.» в пер-и. журнал «Власть» вып. №9 от 20013г.
43. Современная архитектура Южной Кореи: 24 самых восхитительных здания./ ст. в пер. изд. «Novate»

44. Столб дистанционный / Филателистический словарь / В. Граллерт, В. Грушке; Сокр. пер. с нем. Ю. М. Соколова и Е. П. Сашенкова. — М.: Связь, 1977. — С. 185. — 271 с.
45. Столб / Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 т. / авт.-сост. В. И. Даль. — 2-е изд. — СПб. : Типография М. О. Вольфа, 1880—1882.
46. Третьякова М.С. «Переосмысление традиционной эстетики в современных интерьерах Китая и Японии» / ст. в пер изд. «Архитектон: известия вузов» вып. № 35 от 09 2011
47. Фицджеральд С. П. Китай. Краткая история культуры. / изд. Евразия 1998
48. Цай М. Возможности обеспечения уличных театральных мероприятий трансформируемыми объектами / М-Д / СПбГУ, 2012
49. Цыплаков И. Краткая историческая энциклопедия Новосибирска ; Сиб. независимый ун-т. Каф. истории города. / Новосибирск : Горница, 1997.
50. Челов В.И. «Формирование концепции развития рынка рекреационных услуг». 2009.
51. Шимко В.Т. Типологические основы художественного проектирования архитектурной среды. М. 2004
52. Шимко В.Т. Архитектурно-дизайнерское проектирование. Основы теории (средовой подход)/ 2-е издание, дополненное и исправленное / М.: «Архитектура-С» 2009г.
53. Энциклопедия города Омска в 3 т. / Адм. г. Омска ; [науч.-ред. совет: В. Ф. Шрейдер (пред.) и др.]. / Омск : Лео, 2009–2011
54. Яровенко Д.С. Интегральные пространства в архитектуре / М-Д / УралГАХА / Периодическое издание ФГБОУ ВПО «Архитектон: известия вузов», 2012, вып. №38

Электронные справочники

55. <http://umods.ru/architecture/modulnye-konstruktsii-ot-coodo> (дата посещения: 10 03 2016)
56. <http://umods.ru/architecture/zhizn-na-zheleznoi-doroge-v-norvegii> (дата посещения: 10 03 2016)
57. <http://azialand.ru/velikij-shepkovyj-put> ст. «Великий шелковый путь» (дата посещения: 23 04 2016)
58. <http://www.ote4estvo.ru/stanovlenie-russkoj-gosudarstvennosti/1564-torgovyy-put-iz-varyag-v-greki.html> / Материал интернет портала «Отечество» (дата посещения: 02 05 2016)
59. <http://dic.academic.ru/> Интернет портал Словари и энциклопедии «Академик» (дата посещения: 18 10 2016)
60. <http://mkrf.ru/> Единый государственный реестр объектов культурного наследия МКРФ (дата посещения: 05 11 2016)
61. <http://www.ethnomuseum.ru/vystavka-proizvedeniy-sovremennyh-kitayskih-hudozhnic-pokidaya-pionovuyu-besedku/> Интернет портал Российского этнографического музея (дата посещения: 10 12 2016)
62. <http://archive.kremlin.ru/events/articles/> ст. О Годе России в Китае. Официальный визит в Китай. От 12.12.2007 (дата посещения: 20 01 2017)
63. <http://students.spbu.ru/mmen-stipendii/konkursy-granty/inye-konkursy-granty/2443-tvorcheskij-konkurs-fotografij-rossiya-glazami-kitajskikh-studentov-kitaj-glazami-rossijskikh-studentov.html> / Интернет портал Санкт-Петербургского Государственного Университета (дата посещения: 27 01 2017)
64. <http://www.russiatourism.ru/news/11459/> Официальный сайт Ростуризма (дата посещения: 09 02 2017)
65. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Национальный_стадион_\(Пекин\)/](https://ru.wikipedia.org/wiki/Национальный_стадион_(Пекин)/) Национальный стадион (Пекин) (дата посещения: 13 02 2017)

66. <http://megafaces.ru/#!about/> «О проекте MegaFaces» (дата посещения: 13 02 2017)
67. <http://wushu.kulichki.net/WushuArticles/0007.shtml/> Конференция по дизайну олимпиады 2008 (дата посещения: 16 02 2017)
68. <http://en.beijing2008.cn/beijing2008/news/jdxw.shtml> (дата посещения: 17 02 2017)
69. <http://olimp-history.ru/node/357> (дата посещения: 26 02 2017)
70. https://ru.wikipedia.org/wiki/Талисманы_зимних_Олимпийских_игр_2014/ Ст. «Талисманы Зимних олимпийских игр 2014» (дата посещения: 26 02 2017)
71. https://ru.wikipedia.org/wiki/Эстафета_олимпийского_огня_зимних_Олимпийских_игр_2014/ ст. «Эстафета олимпийского огня зимних Олимпийских игр 2014» (дата посещения: 27 02 2017)
72. <http://fb.ru/article/190285/skorostnaya-jeleznaya-doroga-moskva-pekin-stroitelstvo-shema-proekt-i-raspolozhenie-na-karte/> ст. «Скоростная железная дорога Москва-Пекин: строительство, схема, проект и расположение на карте» от 18.06.2015 (дата посещения: 07 03 2017)
73. http://www.rzd-expo.ru/innovation/high_speed_traffic_and_infrastructure/highway_construction_projects.php/ ст. «Высокоскоростное и скоростное движение в России» (дата посещения: 15 03 2017)
74. <http://www.hsrail.ru/info/vsmr/> ст. «ВСМ в России» (дата посещения: 17 03 2017)
75. <http://www.hsrail.ru/info/vsmm/china/> ст. «ВСМ в Китае» (дата посещения: 17 03 2017)
76. https://ru.wikipedia.org/wiki/Екатеринбург#cite_note6/ ст. «Екатеринбург» (дата посещения: 22 03 2017)
77. <https://ru.wikipedia.org/wiki/Новосибирск/> ст. «Новосибирск» (дата посещения: 24 03 2017)

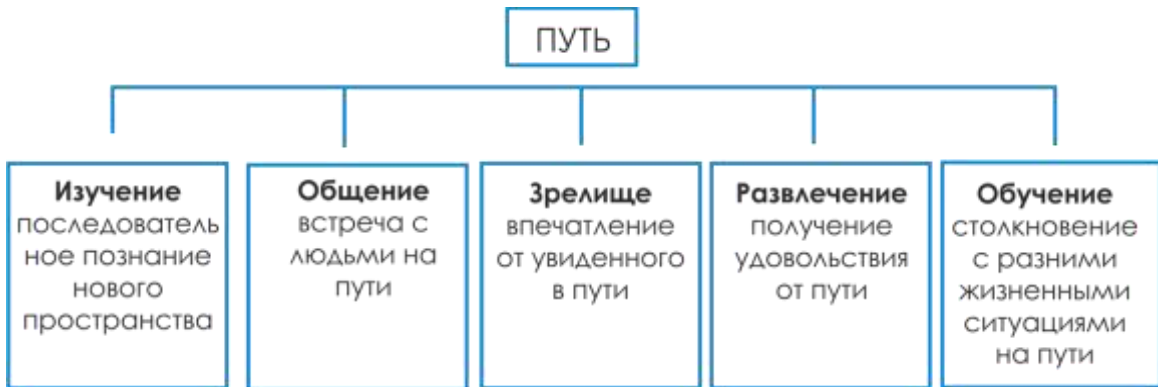
78. <http://phototravelguide.ru/aeroport-vokzal/aeroport-inchhon/> Ст. «Международный аэропорт Инчхон, Южная Корея» от 28.07.2011 (дата посещения: 10 04 2017)
79. <https://aeroexpress.ru/ru/sheremetyevo/terminal.html/> ст. «Терминал Аэроэкспресса в аэропорту Шереметьево» (дата обращения: 18 04 2017)
80. <http://russia2015.com/ru/about/> ст. «ЧТО ТАКОЕ ЭКСПО 2015»
81. <http://kraeved.omsklib.ru/index.php/articles/storylines/320-istoriya-omska/> ст. «История Омска» (дата обращения: 21 04 2017)
82. <http://omsk.dzvr.ru/> ст. «О вокзале Омск» (дата обращения: 27 04 2017)

Иллюстрации.

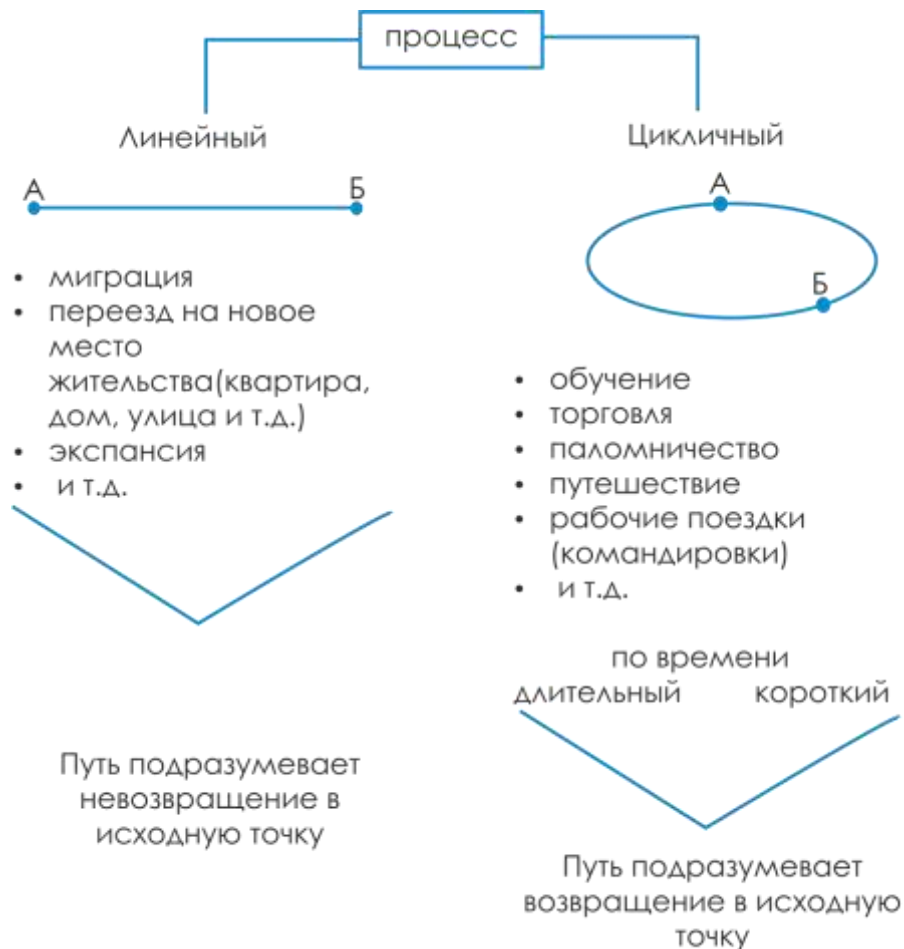
Глава 1. Пути взаимодействия Россия-Китай в перспективе развития.

1.1 Путь как культурный феномен.

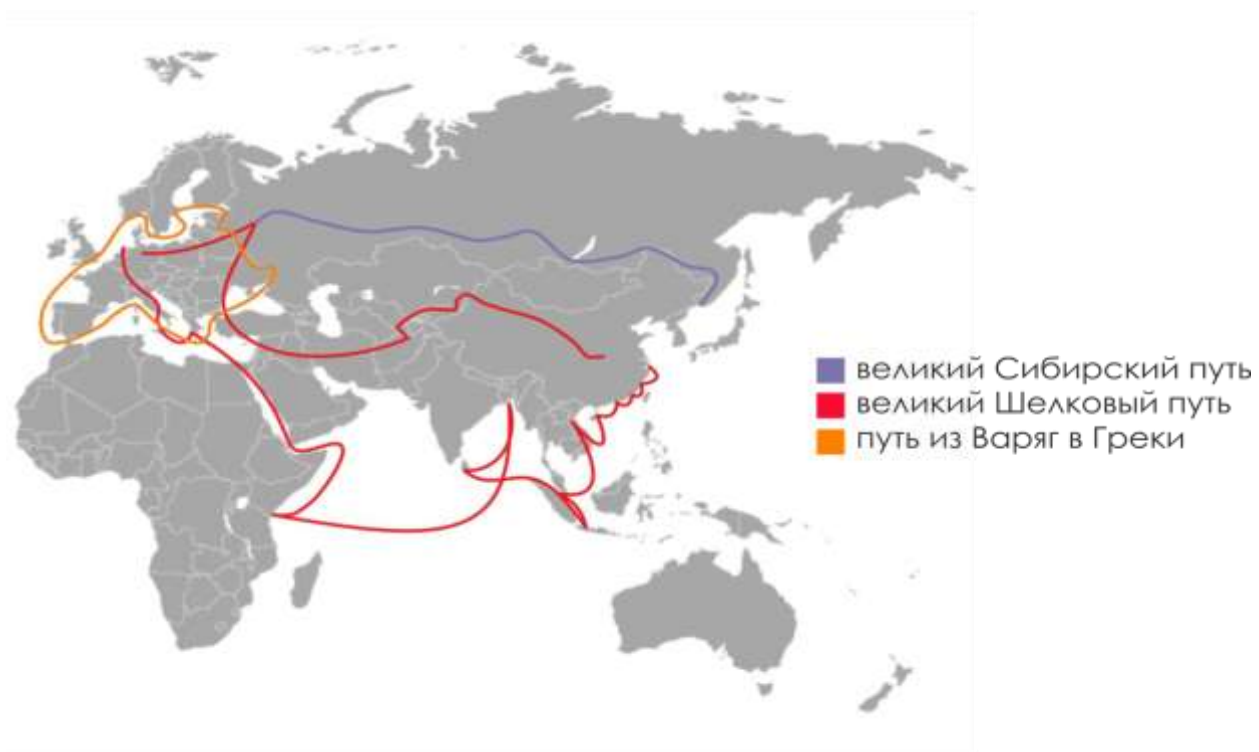
1.1.1 Схема «Путь как коммуникация»



1.1.2. Схема «Путь как процесс»



1.1.3. Схема направлений исторических маршрутов.



1.1.4. Великий шелковый путь.

Иллюстрации: «Караван» У. Мухамедов.



1.1.5. Путь из Варяг в Греки.

Иллюстрации: «Волокуч волоком», «Иноземные гости» Н.К. Рерих



1.1.6. Великий Сибирский путь.



1.2 Перекрёсток как элемент пути.

1.2.1. Схема «Перекрёсток как элемент пути»



1.2.2. Образ перекрестка.

1 Почтовая станция.



2 Современные комплексы



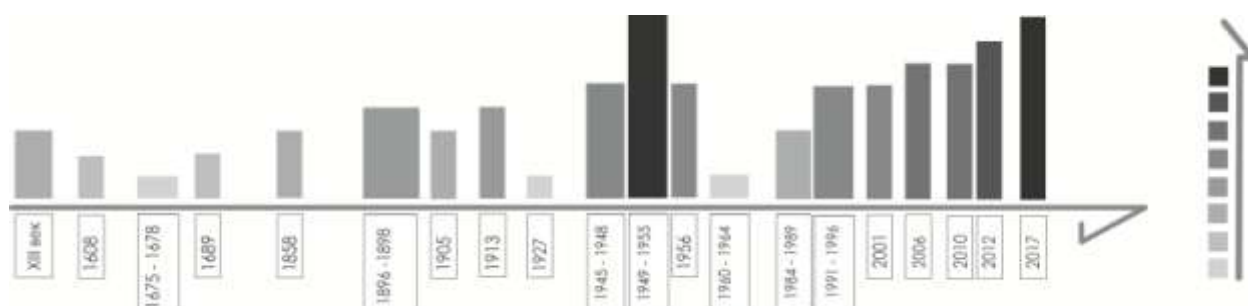
1.2.3. Почтовый столб.

(1. Древний Рим, 2. Саксонский почтовый столб, 3. Верстовой столб, 4. Современный километровый знак.)



1.3 Россия и Китай пути взаимодействия и развития.

1.3.1. Хронология истории взаимодействия России и Китая.



1.4 Традиции и новации как основа трансляции образа национальной идентичности.

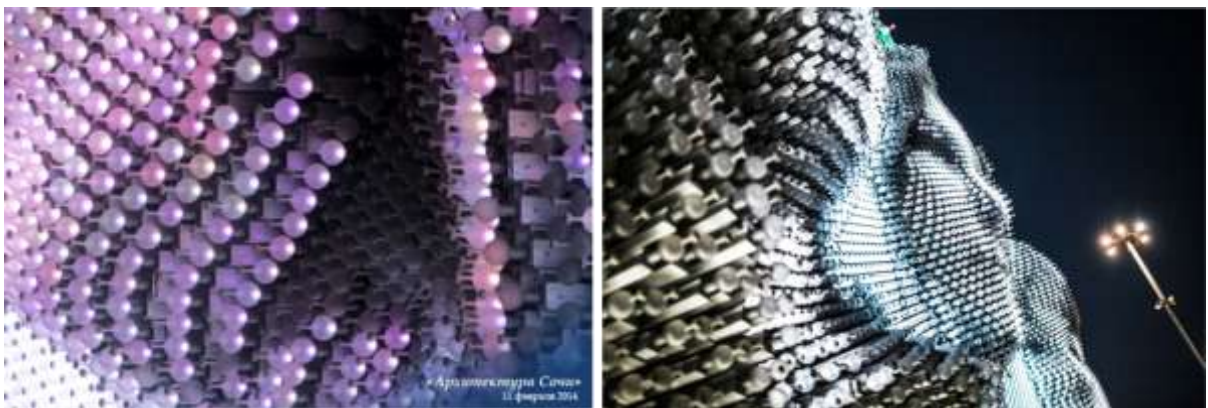
1.4.1. Национальный стадион Пекина «Птичье гнездо».



1.4.2. Национальный плавательный комплекс в Пекине «Водяной куб».



1.4.3. Выставочный павильон «Мегафон» (Олимпийский игры в Сочи)



1.4.4. Ледовая арена в Сочи «Айсберг».



1.4.5. Атрибуты Олимпиады Сочи 2014, Пекин 2008.

(1. Образ олимпийского факела; 2.Элемент формы национальной сборной, 3. Плакат)



1.3.6. Торжественная церемония олимпийских игр Сочи 2014, Пекин 2008



Глава 2. Многоступенчатая структура «перекрёстка» в контексте ВСМ.

2.1. Высокоскоростная магистраль Москва-Пекин – комплексный анализ.

2.1.1. Железнодорожное сообщение в России.



2.1.2. Железнодорожное сообщение в Китае.



2.1.3. Схема маршрута Высокоскоростной магистрали Москва-Пекин



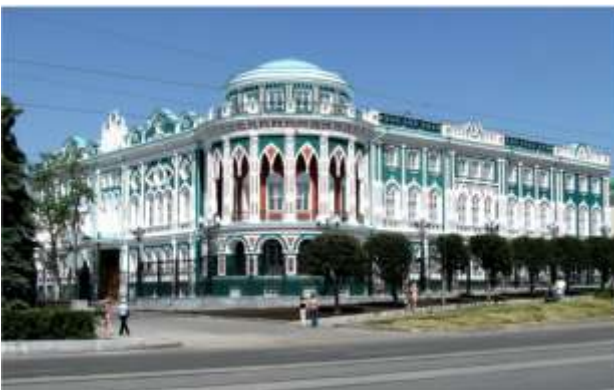
2.1.8. Схема анализа городов на ВСМ.



2.1.4. Визуальный облик города Казань.



2.1.5. Визуальный облик города Екатеринбург



2.1.6. Визуальный облик города Новосибирск.

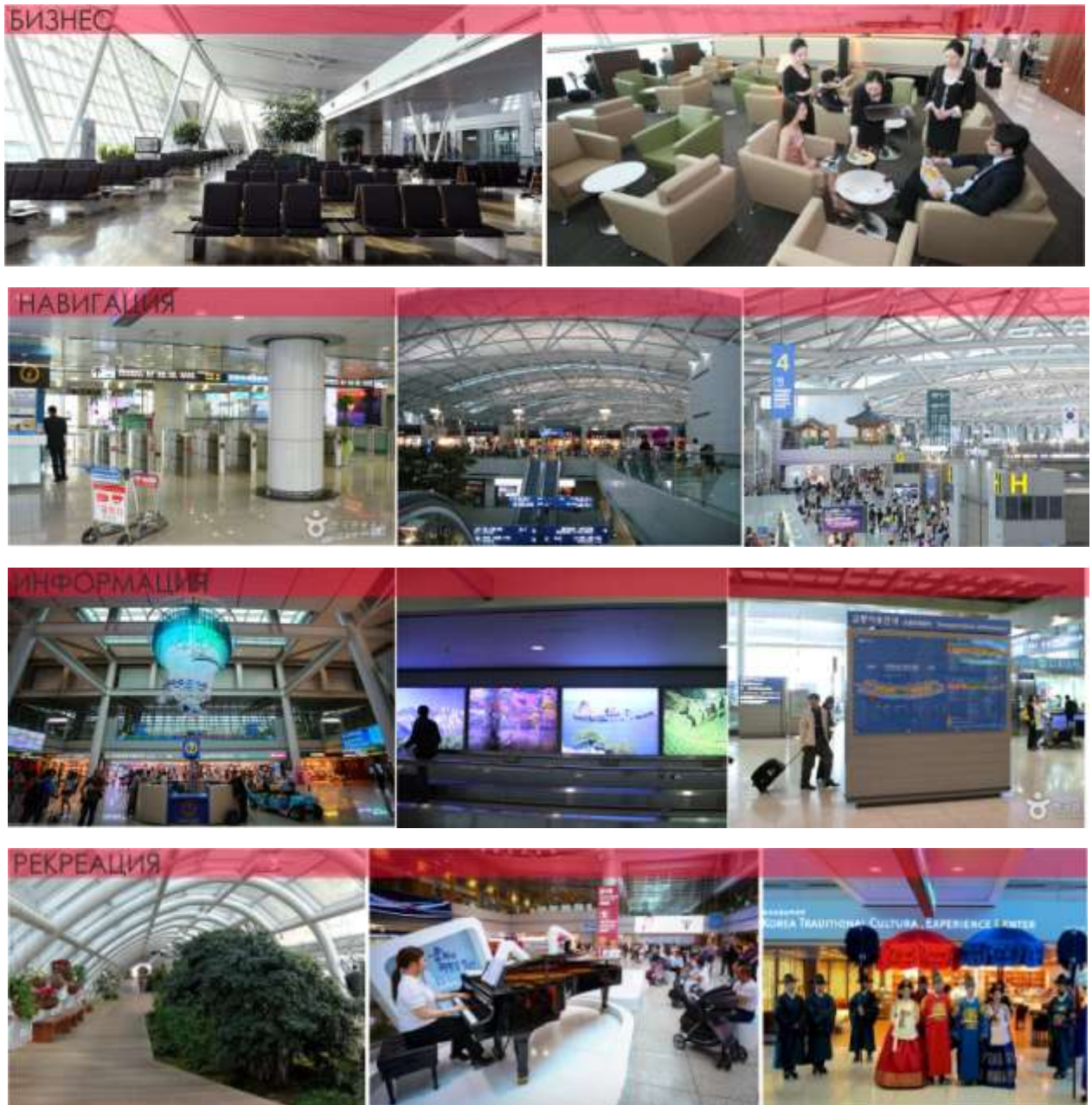


2.1.7. Визуальный облик города Горно-Алтайск



2.2. Структура «перекрёстка» на современном этапе развития.

2.2.1. Аэропорт Инчхон. Корея.



2.2.2. Структура современного перекрестка.



2.3. Принципы реорганизации вокзального пространства в контексте формирования выделенной линии.

2.3.1. Схема эмоционально-художественного восприятия (Архитектурно-дизайнерское проектирование (средовой подход) Шимко В.Т.)



2.3.2. Вокзал Тибуртина. Рим.



2.3.3. Интерьер «Аэроэкспресс» в аэропорту Шереметьево. Москва.



2.4. Современные методы организации коммуникационной среды.

2.4.1. План ЭКСПО 2017. Милан.

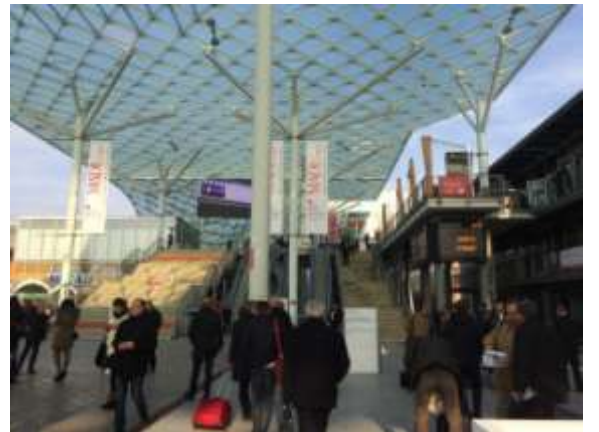
(Ситуационный план, пространственный план.)



2.4.2. Информационный павильон ЭКСПО 2017 в городской среде. Милан



2.4.3. Выставочное пространство ЭКСПО 2017. Милан.



3.1.3. Современный визуальный облик города Омска.



3.1.4. Ретроспектива железнодорожного вокзала Омск-Пассажирский.

Иллюстрация: 1,2 - начало 20 века;

3 - 1955 г.



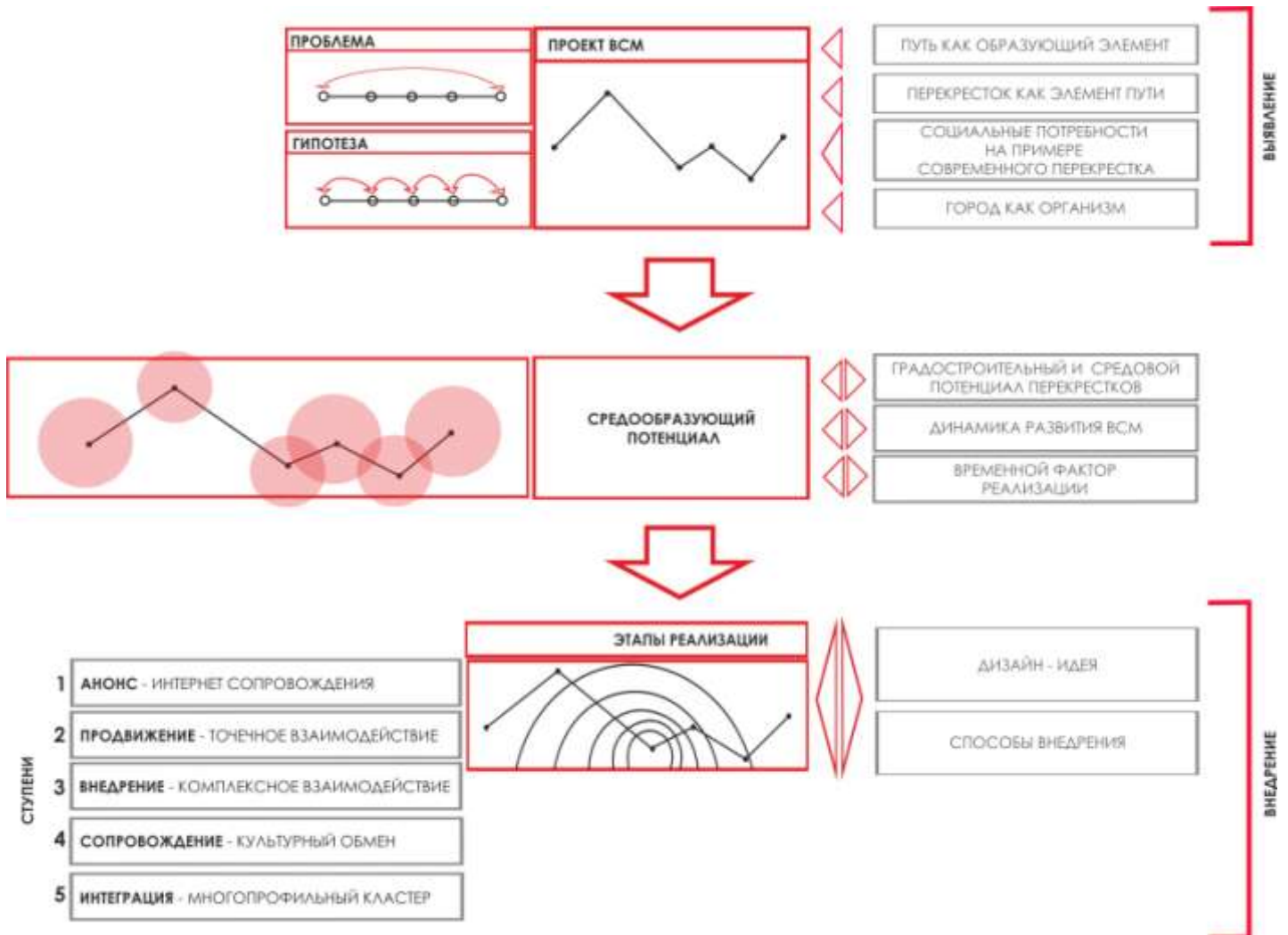
3.1.5. Современный облик Железнодорожного вокзала Омск-Пассажирский.

Иллюстрация: 1 - вид с города, 2 - вид с перрона.

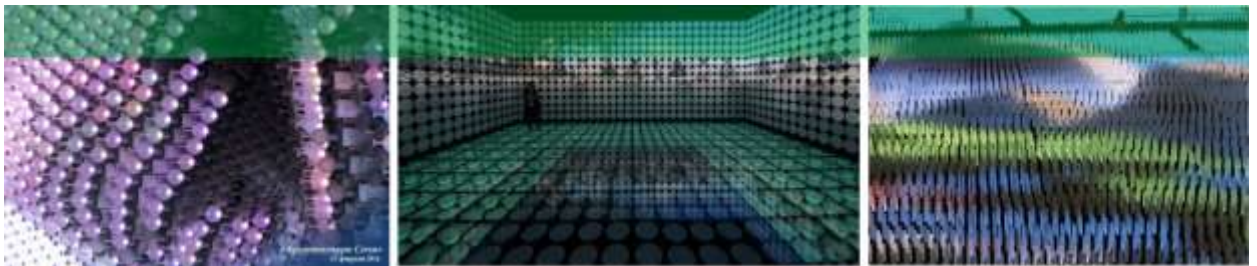
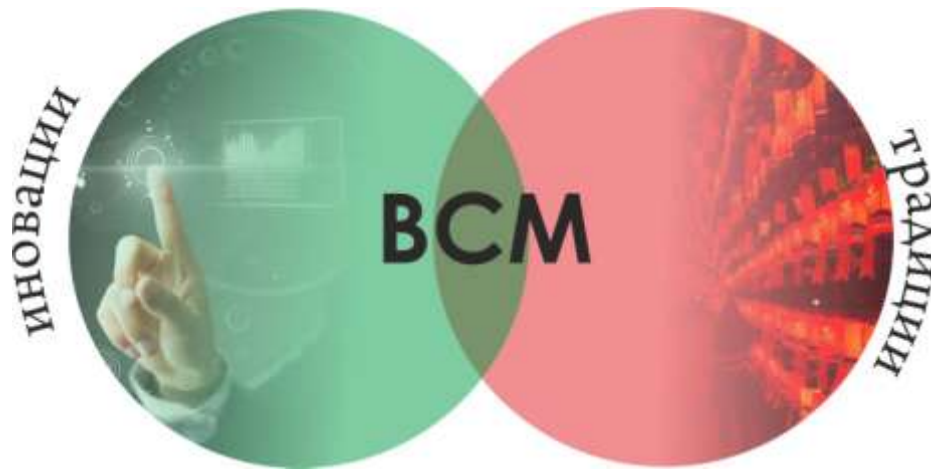


3.2. Концепция формирования многоступенчатой структуры.

3.2.1. Схема концепции информационного сопровождения.

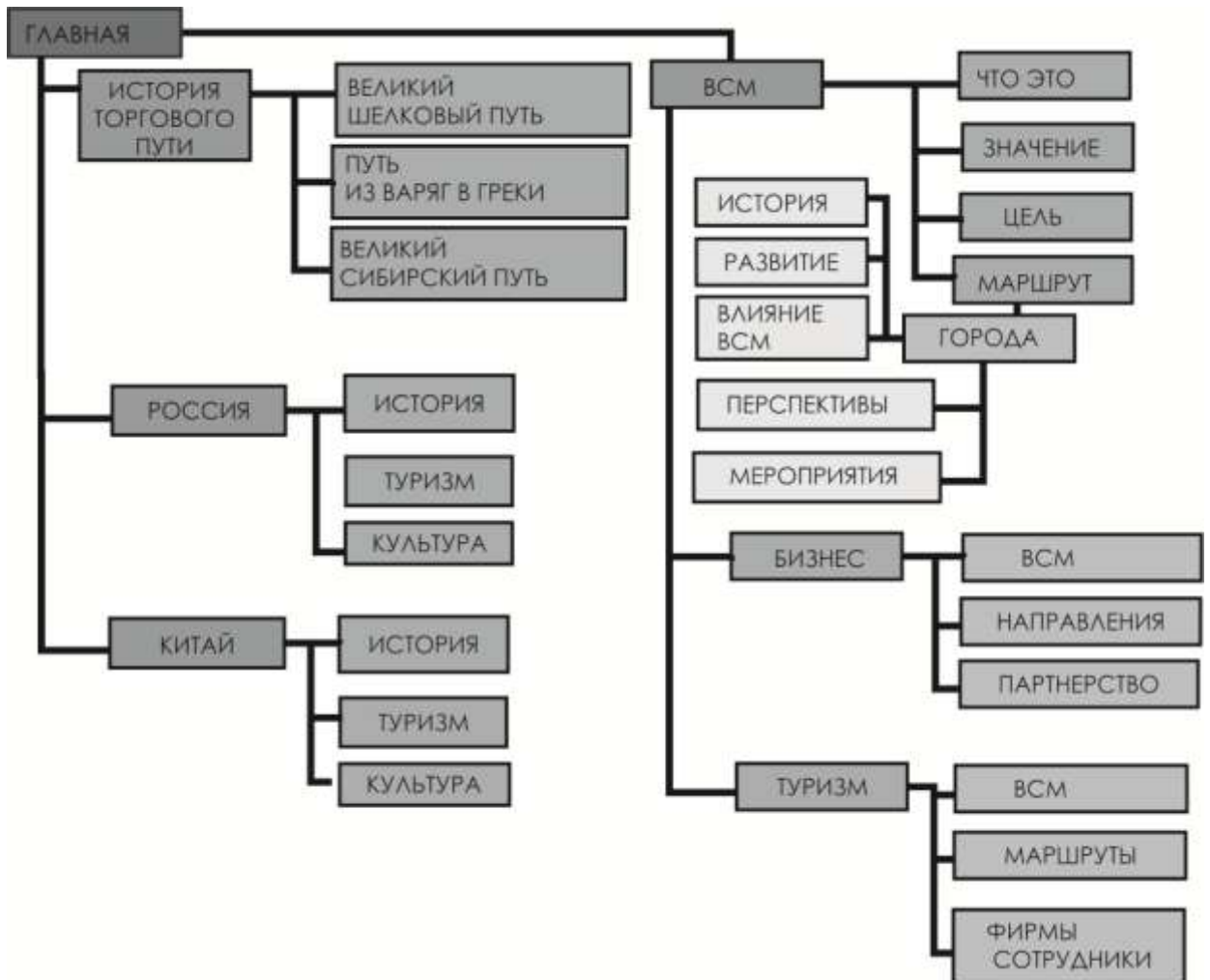


3.2.2. Образ ВСМ.

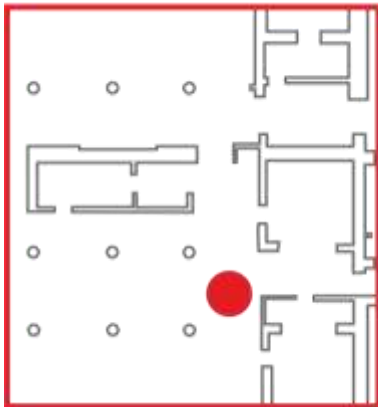


3.3. Этапы реализации многоступенчатой структуры.

3.3.1. Концептуальная структура сайта.

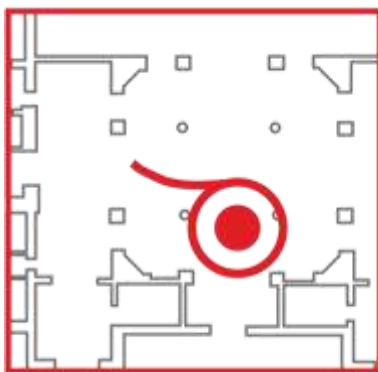


3.3.2. Типы размера модуля.



МАЛЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ МОДУЛЬ

ДЛЯ СОЗДАНИЯ
НЕБОЛЬШИХ
ИНФОРМАЦИОННЫХ
ТОЧЕК В
МАЛОГАБАРИТНОМ
ПРОСТРАНСТВЕ



СРЕДНИЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ МОДУЛЬ

ДЛЯ КРУПНЫХ ЗАКРЫТЫХ
ПЛОЩАДОК.

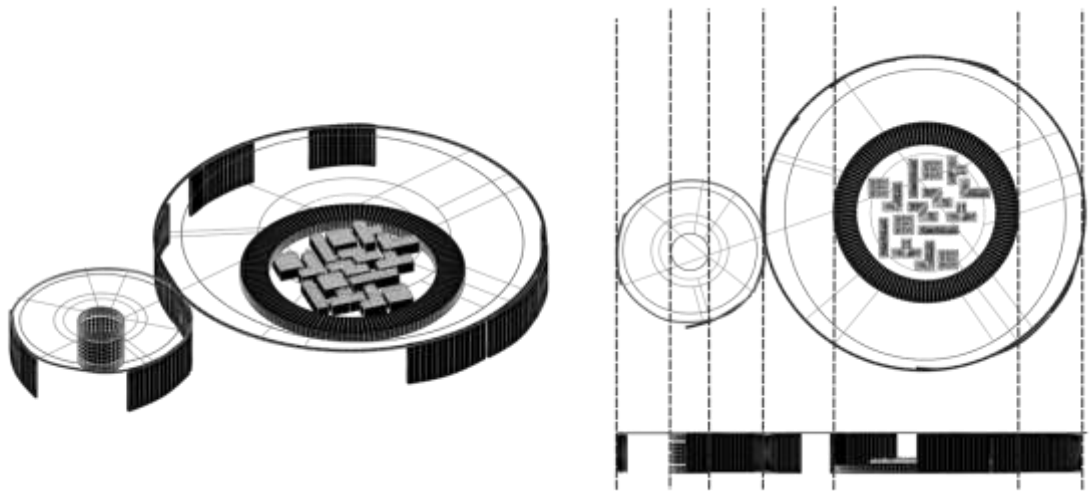


БОЛЬШОЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ МОДУЛЬ

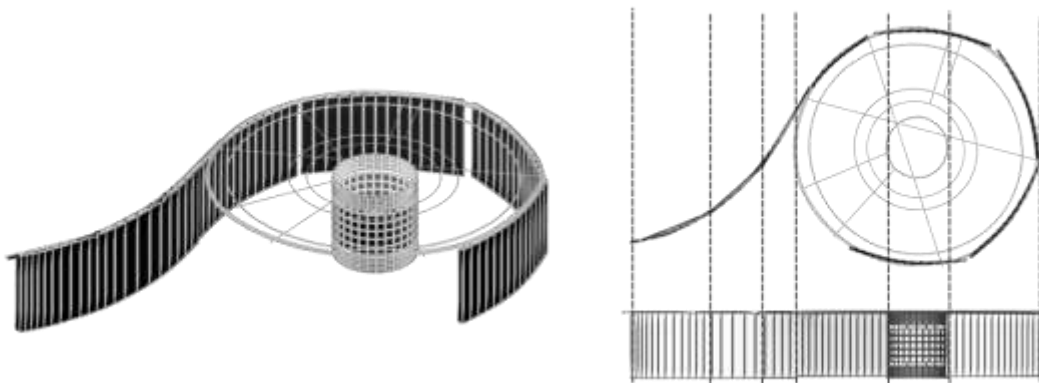
ДЛЯ ОТКРЫТЫХ
ОБЩЕСТВЕННЫХ
ПРОСТРАНСТВ КАК
СРЕДОВОЙ ЭЛЕМЕНТ



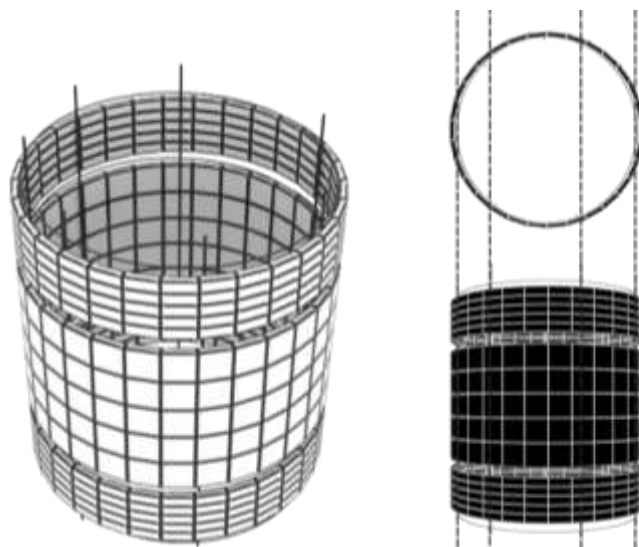
3.3.3. Большой информационный модуль. (схема)



3.3.4. Средний информационный модуль (схема)



3.3.5. Малый информационный модуль (схема)



3.3.6. Иллюстрации.

Малый модуль на главном входе железнодорожного вокзала.



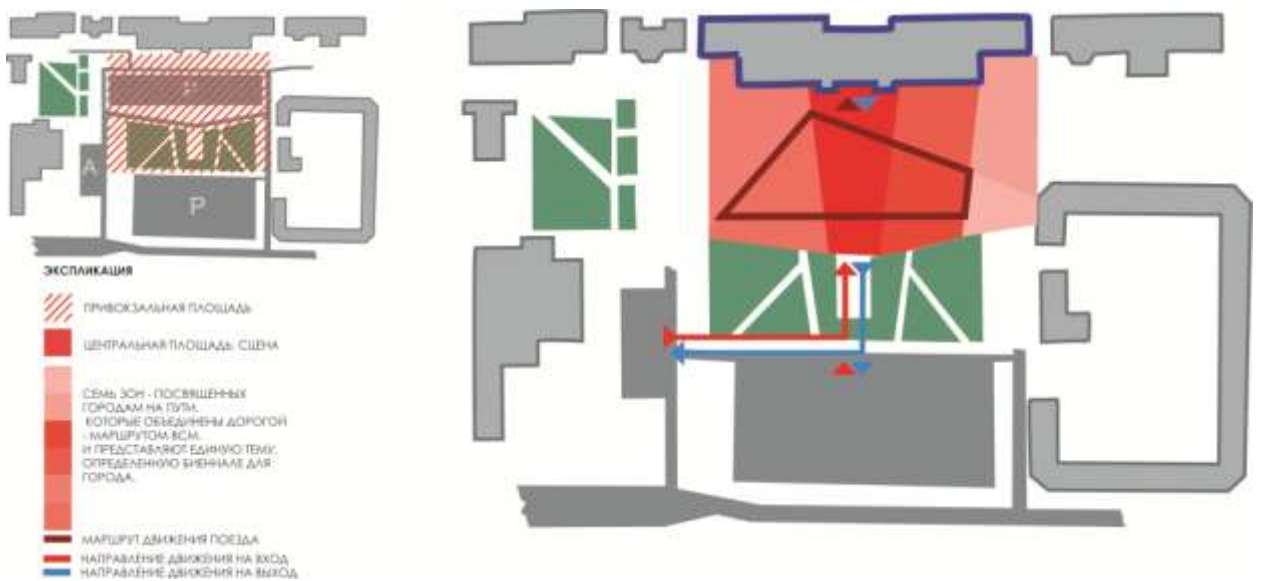
Малый модуль в центральном вестибюле железнодорожного вокзала.



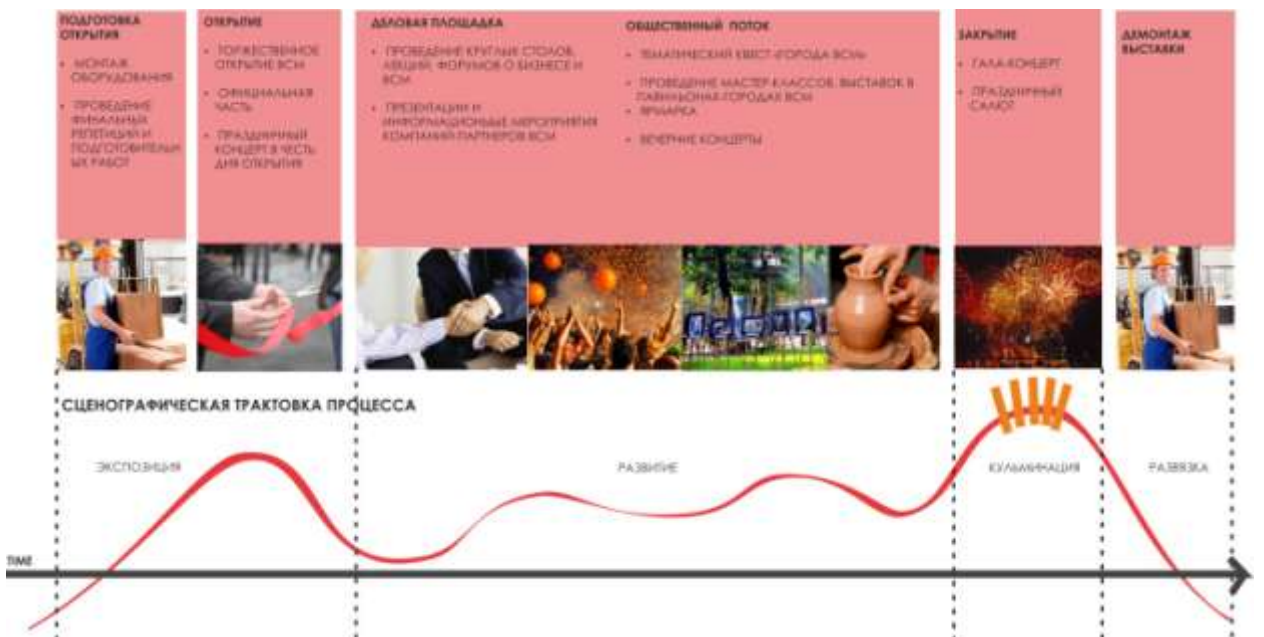
3.3.7. Структура организации биеннале.



3.3.8. Пространственный сценарий проведения городского празднования в рамках биеннале.



3.3.9. Временной сценарий городского празднования в рамках биеннале.

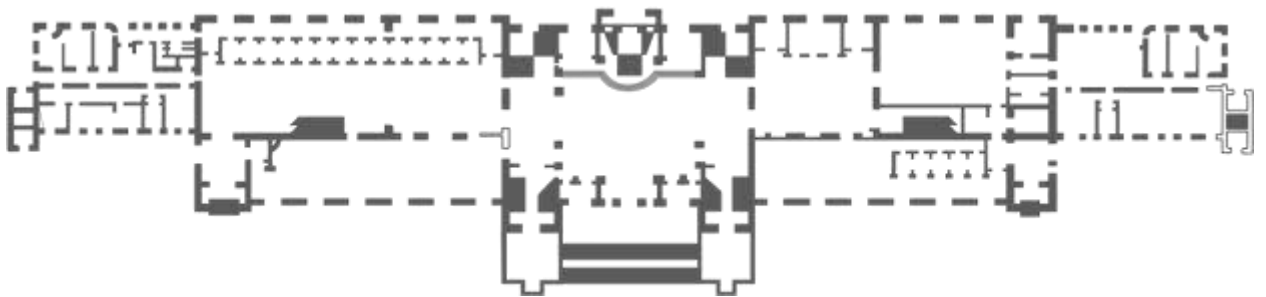


3.3.10. Схема развития многофункционального кластера в структуре города.

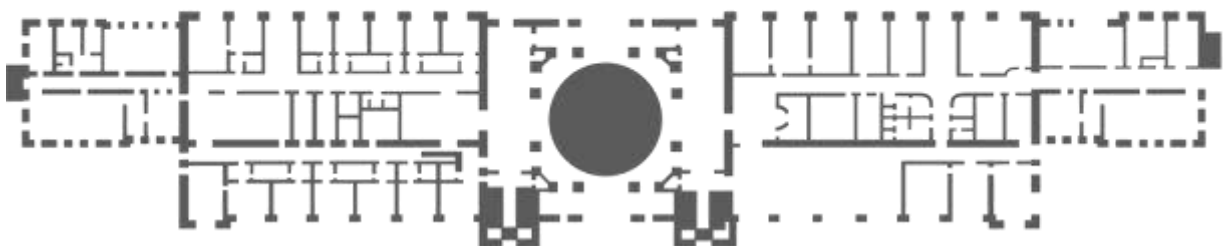
ОРГАНИЗАЦИЯ ПОДЗЕМНОГО ПРОСТРАНСТВА	ПРЕОБРАЗОВАНИЕ ИМЕЮЩЕЙСЯ ТЕРРИТОРИИ	СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ЗДАНИЯ
<ul style="list-style-type: none">• БЕЗБОЛЕЗНЕННО ДЛЯ ГОРОДСКОЙ ТКАНИ• ЗАТРАТНО ДЛЯ ГОРОДСКИХ РЕСУРСОВ 	<ul style="list-style-type: none">• ИЗМЕНЕНИЕ ФУНКЦИИ В СЛОЖИВШЕЙСЯ СТРУКТУРЕ ГОРОДА• НАСЫЩЕНИЕ ФУНКЦИЕЙ УБИТОЧНЫХ МЕСТ В ГОРОДСКОЙ СТРУКТУРЕ 	<ul style="list-style-type: none">• АГРЕССИВНОЕ ВНЕДРЕНИЕ• ПОЗИТИВНЫЙ ИМПУЛЬС ПРИ ВНЕДРЕНИИ В РАСТУЩУЮ СИСТЕМУ ГОРОДА• РАЗРУШАЮЩИЙ ИМПУЛЬС ПРИ ВНЕДРЕНИИ В СФОРМИРОВАННУЮ СРЕДУ 

3.4. Проектное предложение по формированию выделенной линии ВСМ на примере железнодорожного вокзала Омск-Пассажирский.

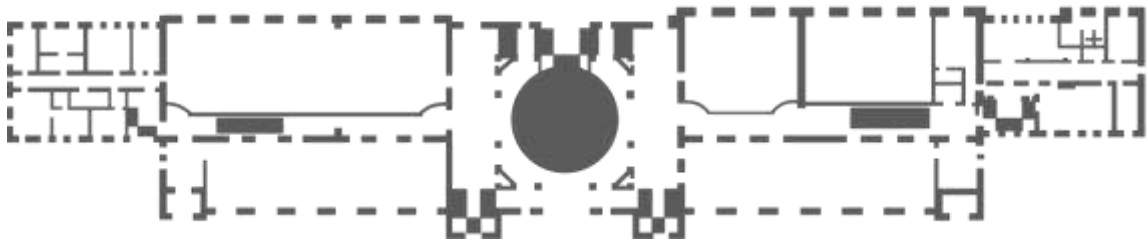
3.4.1. Первый этаж (Внешний облик, планировочное решение.)



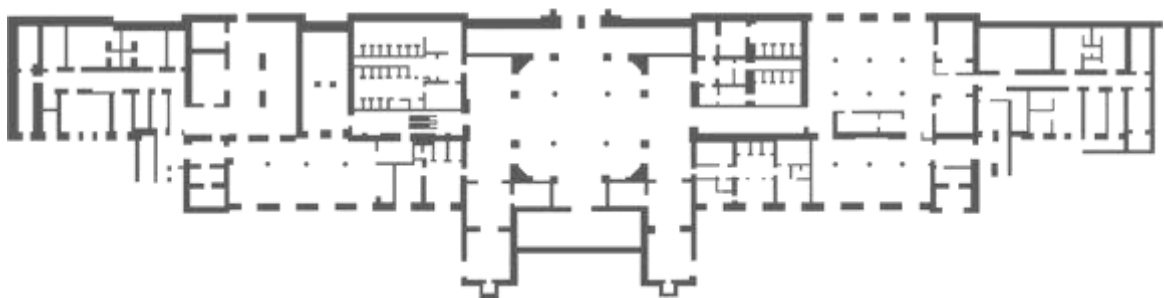
3.4.2. Второй этаж (внешний облик, планировочное решение)



3.4.3. Антресоль (внешний облик, планировочное решение)



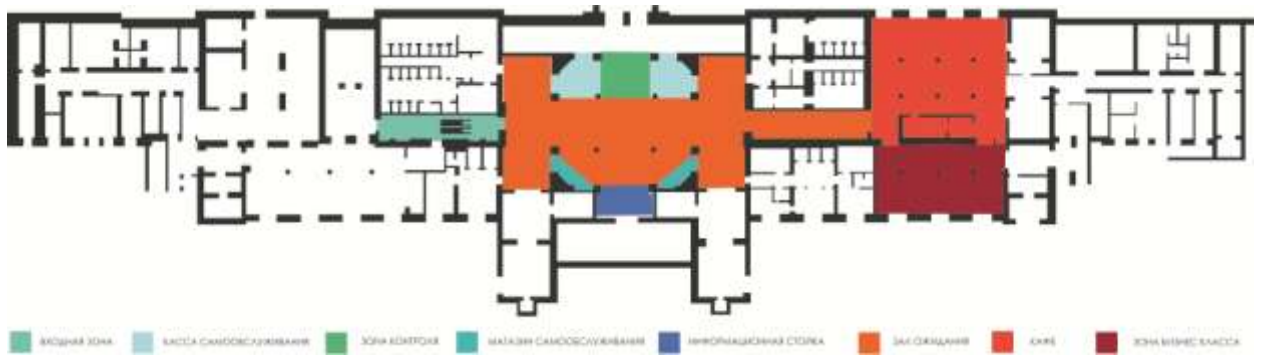
3.4.4. Цоколь (внешний облик, планировочное решение)



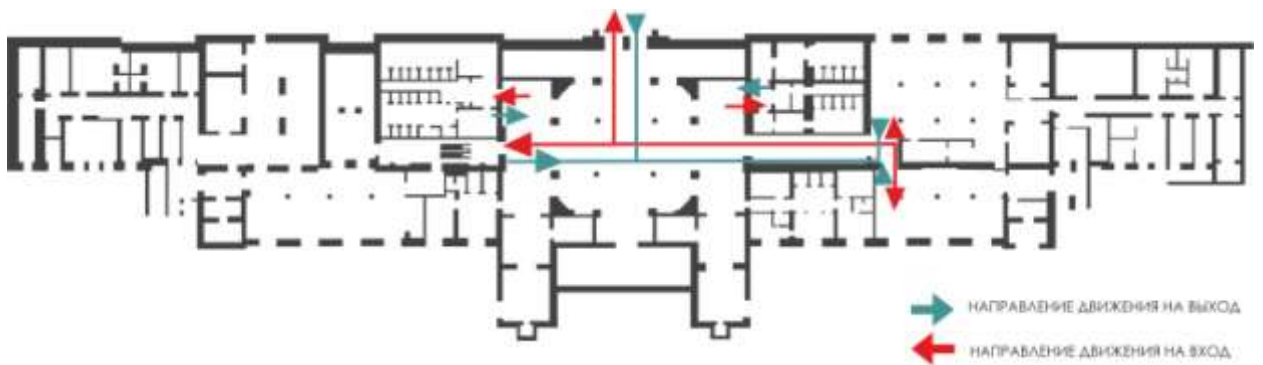
3.4.5. Центральный вестибюль (внешний облик)



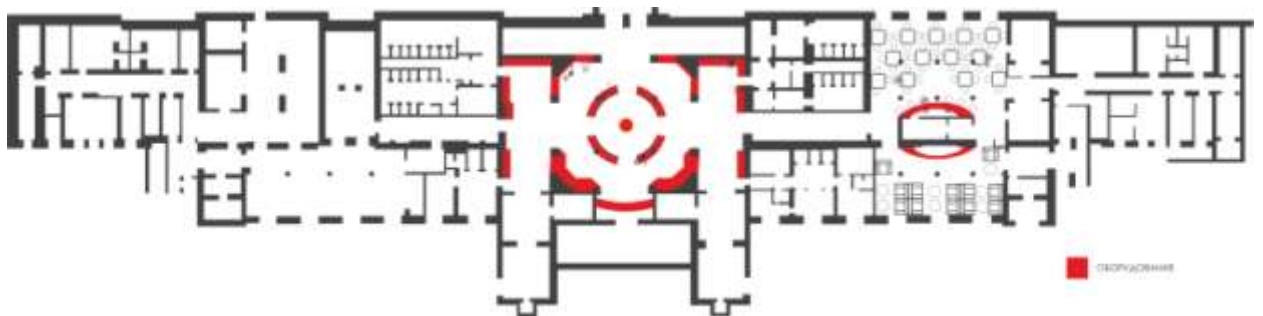
3.4.6. Функциональная схема.



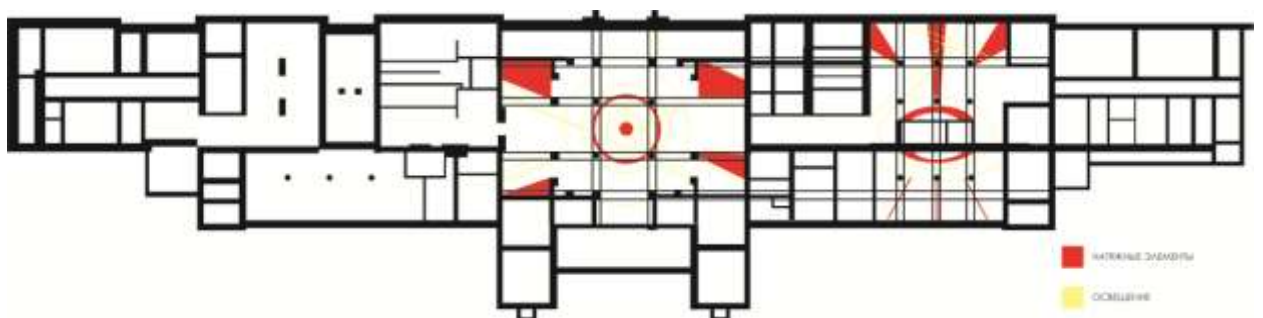
3.4.7. Схема направлений движения.



3.4.8. Схема оборудования.



3.4.9. Схема потолка.



3.4.10. Визуализации выделенной линии ВСМ Москва-Пекин.

Вид: центральный вестибюль (магазин самообслуживания); центральный вестибюль (выход на перрон)



Вид: кафе; барная стойка

