



АНАНЬЕВА СВЕТЛАНА АЛЕКСАНДРОВНА,  
ИВАНОВА АЛИНА ПАВЛОВНА

## ПРИДОРОЖНАЯ АРХИТЕКТУРА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА: ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ, ПОИСК РЕГИОНАЛЬНОЙ ИДЕНТИЧНОСТИ

Статья посвящена анализу обеспеченности автодорог Дальнего Востока (на примере двух автотрасс: А-376, Хабаровск — Комсомольск-на-Амуре, и А-370, Хабаровск — Уссурийск) объектами придорожного сервиса, рассматриваются их особенности. Делается вывод о несоответствии таких объектов нормативным требованиям размещения и функционала. Существующая придорожная архитектура лишена региональной самобытности. Предлагается закрытие выявленной потребности путём внедрения МФПК; проводится поиск признаков региональной идентичности на примерах подобных объектов (проектов и существующих).

Ключевые слова: придорожная архитектура, придорожный многофункциональный комплекс, региональная идентичность.

Keywords: roadside architecture, roadside multifunctional complex, regional identity.

**В** статье представлены результаты промежуточного этапа магистерского исследования, посвящённого придорожной архитектуре.

В статье используются следующие понятия:

– придорожная инфраструктура — «это система, состоящая из различных взаимосвязанных элементов, позволяющих наиболее эффективно осуществлять деятельность по удовлетворению различных потребностей человека и поддержания (восстановления) потребительной стоимости транспортного средства в пути» [4];

– придорожная архитектура — «это направление в формообразовании архитектурных объектов в придорожной среде, определённый порядок в их расположении и взаимодействии» [8];

– региональная идентичность — определённые характеристики региона, выраженные в элементах архитектуры и дизайна, позволяющие выделить его особенности и структурные компоненты.

В предыдущей статье [2] мы сформировали понятие многофункционального придорожного комплекса (МФПК). Это профессионально построенный комплекс объектов, расположенный вне города, обладающий различными функциями для обеспечения потребностей участников дорожного движения.

Главная задача таких МФПК — обеспечить сервис, который будет удовлетворять потребности водителей и пассажиров в дороге. Где бы они ни находились, они должны быть в комфортной и безопасной среде.

Для того чтобы понять текущую ситуацию в нашей области исследования, проведём сравнительный анализ на примере двух дорог:

- 1) автодорога А-376, соединяющая города Хабаровск и Комсомольск-на-Амуре;
- 2) автодорога А-370 («Усури»), соединяющая города Хабаровск и Усурийск.

Из диаграмм мы видим, что на обеих автодорогах схожая ситуация в том, что в существующих объектах сервиса реализованы функции обслуживания транспорта, питания и торговли. При этом на дороге А-376 обслуживание транспорта заключается только в наличии АЗС, а также на автодорогах отсутствуют зарядные станции для транспортных средств с электродвигателями.

Несмотря на то что автодорога А-376 входит в перечень федеральных дорог, её качество и придорожная инфраструктура не развиваются и находятся на низком уровне, движение по этой автодороге местами даже опасно.

Исходными данными для определения расчётных нормативов обеспеченности автодорог объектами придорожного сервиса явились нормы, необходимые для качественного обслуживания участников дорожного движения и выраженные стандартным показателем «расстояние между объектами одного вида» [1]. В соответствии с нормативными значениями и исходя из протяжённости автодорог А-376 категории III и А-370 категории II (частично I) установлены расчётная нормативная и фактическая их обеспеченность такими объектами. При этом для пунктов общественного питания, АЗС и торговых объектов на дороге А-376 принят показатель, равный 100 км, для мотеля / кемпинга и СТО — 150 км на обеих дорогах, для АЗС и торговых объектов на дороге А-370 — 50 км.

Анализ полученных результатов по показателю «расстояние между объектами одного вида» и их количеству свидетельствует о том, что обеспеченность автодорог А-376 и А-370 в целом соответствует требованиям. Исключение составляют АЗС: на некоторых участках автодорог не выполняется норматив по минимальному расстоянию между ними. Комплексность оказания услуг отсутствует. На основании отзывов посетителей объектов придорожной инфраструктуры делаем вывод о низком уровне сервиса и практической непригодности многих кафе и мотелей.

**Диаграммы. Обеспеченность автодорог А-376 и А-370 объектами придорожной инфраструктуры<sup>1</sup>.**



<sup>1</sup> Данные о количестве объектов взяты из карт Google и 2ГИС.

Рассмотрим категории бизнеса, к которым условно относятся исследуемые объекты придорожной инфраструктуры.

1. Крупный бизнес — сеть предприятий, охватывающих несколько регионов, имеющих единые стандарты качества и сервиса. Комплексные объекты или многофункциональные зоны.

2. Средний бизнес — предприятия, включающие не один, но более объектов сервиса, могут быть также сетью, но не выходящие за пределы одного региона.

3. Малый бизнес — единичные объекты сервиса любого назначения.

Исследуемые объекты придорожной инфраструктуры обладают разным масштабом, функционалом. Но ни один из них не способен удовлетворить потребности участников дорожного движения.

На данный момент, хоть и недостаточный, но основной объём придорожного сервиса осуществляют представители крупного и среднего бизнеса.

Следует также отметить, что придорожная инфраструктура в регионе — довольно перспективная площадка для развития всех категорий бизнеса, так как на достаточно большой протяжённости автодорог края виды объектов сервиса, их расположение и количество в значительной мере не соответствуют нормативным требованиям.

В последние годы многократно возрастает роль транспортных коммуникаций Дальневосточного федерального округа. Разворот российской экономики на Восток в связи с санкционным давлением Запада — одна из самых значимых реалий нашего времени. С учётом жёстких санкционных ограничений России приходится искать новых торговых партнёров и наращивать товарооборот со странами Юго-Восточной Азии, в первую очередь с Китаем. Поэтому транспортные артерии Дальнего Востока, обеспечивающие торгово-экономические связи России с сопредельными странами, могут значительно активизировать такие контакты в ближайшей перспективе.

Поскольку в Дальневосточном регионе значительный объём грузовых перевозок приходится на автомобильные дороги, вопрос совершенствования дорожной сети и развития придорожного сервиса выдвигается на первый план. Его актуальность возрастает и в связи с ростом потоков наших

сограждан (повышается интерес к внутреннему туризму, автопутешествиям) и туристов из КНР, желающих посетить живописные места и достопримечательности Приморья и Хабаровского края [3].

Что касается региональной идентичности в архитектуре региона, то это очень важный аспект в формировании облика региона в глазах его жителей и особенно гостей.

Приведём примеры объектов (существующие и проекты), в которых можно увидеть проявления идентичности:

1. Реализованный объект: точка общепита с магазином фермерских продуктов «Казанский луг» (346 км автодороги М-4 «Дон»).

Архитектура и дизайн объекта отражает его суть — простые формы натуральных природных оттенков (зелёные, жёлтые, коричневые), деревянные беседки и мебель.

2. Архитектурная дизайн-студия Дмитрия Попова. Проект придорожного комплекса «Угольная Гора» планируется разместить при въезде в г. Кумертау (Республика Башкортостан).

Название города переводится как «Угольная гора». Стилизация архитектурного комплекса под гору и соответственное название. Поэтому в элементах использованы детали, напоминающие угольный разрез: экскаватор и угольные вагончики.

Возможно, люди, проезжающие мимо по трассе Уфа — Оренбург, остановившись покушать и отдохнуть, запомнят этот город благодаря такому стилизованному объекту.

3. Архитектурное бюро «DG Project», архитектор — Денис Дубинин. Проект «Нептун» — пример придорожного комплекса, мимо которого невозможно проехать, не посетив его. Это архитектура будущего, подобные проекты ещё не были реализованы. В них гармонично сочетаются привычные архитектурные формы и пластичные линии, задающие динамику. Такие проекты можно применять в том числе для того, чтобы подчеркнуть морскую тематику места расположения объектов.

На основе проведённого анализа можно выделить основные недостатки придорожной инфраструктуры региона исследования:

1) неравномерность размещения придорожных объектов сервиса вдоль автомобильных дорог;

### *Примеры проявления идентичности в объектах придорожного сервиса*



**а) «Казанский луг» [6];**



**б) «Угольная Гора» [5];**



**в) «Нептун» [7]**

2) узкий спектр предоставляемых сервисных услуг, отсутствие комплексного подхода;

3) отсутствие единых стандартов работы, низкий уровень обслуживания / сервиса;

4) отсутствие региональной идентичности в архитектуре объектов.

С другой стороны, успешный опыт строительства МФПК в российских регионах свидетельствует, что такая форма придорожной инфраструктуры способна решить выявленные проблемы. Для реализации МФПК необходимо привлечение представителей крупного и среднего бизнеса, частных инвесторов, а также участие государства в качестве источника финансирования, так как требуется многоэтапность работ в реализации проектов, соблюдение норм и требований проектирования, строительства и обслуживания новых комплексов.

\*\*\*

В Дальневосточном регионе происходит развитие автодорог, но при этом наблюдается значительное отста-

вание развития придорожной инфраструктуры. Проведённый анализ объектов придорожной инфраструктуры на Дальнем Востоке, в частности на дорогах А-370 и А-376, показал важность создания многофункциональных комплексов силами частных инвесторов и государственных компаний. При этом обязательно нужно учитывать в проектах фактор региональной идентичности, роль которой очень важна в полноценном формировании запоминающегося образа определённой территории или места у его посетителей.

Грамотный подход к построению придорожного сервиса способен привлечь не только российских, но и зарубежных туристов. Поэтому необходимость строительства МФПК также обусловлена развитием торговых и туристических отношений со странами Юго-Восточной Азии, в первую очередь с Китаем.

Возрастание роли транспортных коммуникаций Дальневосточного региона для страны даёт предпосылки для развития отрасли придорожного сервиса и, соответственно, возможностей придорожной инфраструктуры в целом.

## Список использованных источников

1. О минимально необходимых для обслуживания участников дорожного движения требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального, местного значения объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода автомобильных дорог, а также требованиях к перечню минимально необходимых услуг, оказываемых на таких объектах дорожного сервиса : Постановление Правительства РФ от 28 октября 2020 г. № 1753. Текст : электронный // Справочная правовая система «Гарант». — URL: <https://base.garant.ru/74839259> (дата обращения: 09.12.2022).
2. Ананьева, С. А. Российская придорожная архитектура: классификация, передовой опыт / С. А. Ананьева, А. П. Иванова // Дальний Восток: проблемы развития архитектурно-строительного и дорожно-транспортного комплекса : материалы нац. науч.-практ. конф. / М-во науки и высш. образования Российской Федерации, Тихоокеан. гос. ун-т ; ред. коллегия: П. И. Егоров (отв. ред.) [и др.]. — Хабаровск, 2022. — Вып. 22. — С. 345–350.
3. Озун, С. Направление — Дальний Восток / С. Озун. — Текст : электронный // Транспорт России : Всерос. трансп. еженед. информ.-аналит. газ., 23.06.2022. — URL: <https://transportrussia.ru/razdely/transportnaya-infrastruktura/8924-napravlenie-dalnij-vostok.html> (дата обращения: 09.12.2022).
4. Петрова, Е. А. Сервисная экономика и придорожная инфраструктура федеральной трассы А-370 (М-60) «Усури»: анализ состояния, проблемы развития / Е. А. Петрова. — Текст : электронный // Учёные заметки ТОГУ : электрон. науч. изд. — 2017. — Т. 8, № 2, — С. 315–320. — URL: [https://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles-2017/TGU\\_8\\_158.pdf](https://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles-2017/TGU_8_158.pdf) (дата обращения: 24.11.2022).
5. Придорожный комплекс «Угольная Гора» при въезде в г. Кумертау. — Текст, изображения : электронные // Архитектурная дизайн-студия Дмитрия Попова. — URL: <http://design-ru.ru/zdaniya-sooruzheniya/pridorozhnyy-kompleks-ugolnaya-gora-pri-vezde-v-g-kumertau> (дата обращения: 11.12.2022).
6. Придорожный сервис будут строить по новым ГОСТам. — Текст : электронный // Рамблер / новости. — URL: <https://news.rambler.ru/other/41211817-pridorozhnyy-servis-budut-stroit-po-novym-gostam> (дата обращения: 19.10.2023).
7. Проект «Neptun Plaza» автомоечный комплекс. — Текст, изображения : электронные // Архитектурное бюро «DG Project». Проекты. — URL: [https://dk.3dn.ru/photo/arkhitektura/proekt\\_quot\\_neptun\\_plaza\\_quot\\_avtomoechnyj\\_kompleks/210](https://dk.3dn.ru/photo/arkhitektura/proekt_quot_neptun_plaza_quot_avtomoechnyj_kompleks/210) (дата обращения: 11.12.2022).
8. Шувалов, В. М. Синергетические методы в развитии современной архитектуры придорожных объектов / В. М. Шувалов. — Текст : электронный // Architecture and Modern Information Technologies. — 2017. — № 4 (41). — С. 257–271. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sinergeticheskie-metody-v-razviii-sovremennoy-arhitektury-pridorozhnyh-obektov> (дата обращения: 24.11.2022).

Иллюстрации предоставлены авторами.  
Материал поступил в редакцию 03.10.2023.

Сведения об авторах:

Ананьева Светлана Александровна, магистрант кафедры «Дизайн архитектурной среды» Тихоокеанского государственного университета (г. Хабаровск).

Контактные данные: e-mail: [dv.khab@gmail.com](mailto:dv.khab@gmail.com).

Иванова Алина Павловна, кандидат архитектуры, доцент кафедры «Дизайн архитектурной среды» Тихоокеанского государственного университета (г. Хабаровск).

Контактные данные: e-mail: [004249@pnu.edu.ru](mailto:004249@pnu.edu.ru); тел. 8-962-500-05-97.

Культура и наука Дальнего Востока  
Научно-практический журнал  
№ 2 (35) / 2023

Учредители:  
Министерство культуры Хабаровского края

Краевое государственное бюджетное научное учреждение культуры  
«Дальневосточная государственная научная библиотека»

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования  
«Хабаровский государственный институт культуры»

Рукописи, фотографии, рисунки не рецензируются и не возвращаются.  
Перепечатка материала разрешается только по согласованию с редакцией,  
ссылка на журнал «Культура и наука Дальнего Востока» обязательна.  
Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

Выпускающий редактор О. Н. Волкотрубова  
Вёрстка Е. Е. Кравцова  
Корректоры: Г. И. Казачук, Ю. В. Бровка  
Перевод на англ. яз. Н. С. Амплеева

Подготовлено к печати Дальневосточной государственной научной библиотекой.  
Адрес редакции: 680000, г. Хабаровск, ул. Муравьёва-Амурского, д. 1/72.  
Тел. (4212) 32-72-20.  
E-mail: ivfilat@mail.ru, volkotrubova.olga@yandex.ru

Предпечатная подготовка и печать осуществлены в типографии ООО «Омега-Пресс».  
Адрес типографии: 680014, г. Хабаровск, ул. Промышленная, 86.

Подписано в печать 28.11.2023. Выход в свет 13.12.2023. Формат 60x90/8. Бумага офсетная. Гарнитура Helios. Печать офсетная. Усл. печ. л. 19,5.  
Заказ № 1325.  
Тираж 500 экз.

Цена свободная.