

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

на диссертацию Наталии Андреевны Лариной на тему «Архитектурно-пространственная организация объектов на территории железных дорог (на примере г. Москвы)», представленную на соискание ученой степени кандидата архитектуры по специальности 2.1.12, «Архитектура зданий и сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности».

Научный руководитель: канд. арх., проф. М. Н. Туркатенко.

На отзыв представлены: том с текстом диссертации на 141 стр., том приложений и иллюстраций на 290 стр., а также автореферат на 36 стр. и список публикаций — 15 наименований.

Поле исследований соискателя — город Москва — представляет собой синтез коммуникаций и узлов стационарного освоения. За время своего формирования город как цивилизационный феномен преобразовался из среды комфортного обитания общества в свою противоположность, где нет места человеку — пространство занято скоплениями высотных сооружений и многоярусными переплетениями транспортных трасс.

Железные дороги в этом губительном процессе занимают особое место. Проложенные в теле города как питательные артерии, они из периферийных объектов (с вокзалами и грузовыми станциями) занимают сегодня едва ли не центр города.

Последствия очевидны: широкие полосы отвода под железнодорожные пути, санитарно-защитные зоны (СЗЗ) с сооружениями обслуживания отнимают у города большие территории — соискатель приводит соответствующие цифры, — пересекают внутренние трассы сообщения, отрицательно сказываются на экологии.

С возрастанием активности городского метаболизма эта ситуация неуклонно ухудшается. В итоге город душит сам себя подобно тому, как змеи душат Лаокоона и его сыновей в известной эллинистической скульптуре. Состояние современного города не менее драматично.

По большому счету именно пространственное столкновение на ограниченной территории сквозных и тупиковых грузовых потоков железной дороги и городской застройки стало предметом диссертации Н. А. Лариной.

Время превентивного торможения конфликта практически упущено.

Остается только преодолевать последствия нарастающей напряженности: ускорять темпы грузооборота, сводимого Автором в понятие «мощность грузовых операций» за счет ввода прогрессивных методов обработки грузов, роста в высоту инсталляций хранения, стандартизации единиц контейнерных грузов, а также допустимых действий реконструкции путевых объектов с переводом их в пользование городом.

Это, к сожалению, не самый радикальный способ решения проблемы — к этому мы вернемся ниже — а скорее паллиативная компенсация кризисных ситуаций.

Кстати, активно используемый Автором термин «кластеры» также имеет одно из медицинских значений, вполне ассоциируемое с существующим положением на внутригородских железных дорогах: кластер — это разрастающаяся раковая опухоль.

Обозначенная цель диссертации : «выявить неэффективно используемые объекты железных дорог (имеется в виду территория Москвы в пределах МКАД) , определить пути их развития, разработать приемы оптимизации и архитектурно-пространственной интеграции высвободившихся территорий и объектов в структуру города» ; то есть не ставится вопрос радикального преобразования форм эксплуатации территорий — перенос транспортных нагрузок на периферию, под землю, вообще замену грузоносителя, перефункционалирование трасс метаболизма и проч.

В основу научной гипотезы Автором закладывается концепция универсальной развивающейся структуры процессов оптимизации функций неэффективно используемых сегодня объектов железной дороги, то есть все-таки при сохранении в традиционной связке действующих элементов: доставки— грузовых операций и инсталляции — вывоза. До сих пор еще никто не посягал на традиционные с середины XX века системы грузооборота, они лишь подвергались усовершенствованию: ускорению операций, стандартизации единиц груза, сокращению территорий складирования за счет повышения структур инсталляции и, конечно, повышения культуры и надежности работы систем, если тем более они переводились на автоматический режим работы. В этом убеждают примеры из зарубежной практики, приведенные Автором. В России использование механизмов наружного складирования высокой точности ограничивается суровым климатом; поддержание нужной температуры хранения в закрытых помещениях обходится дорого.

Иными словами, предельная архаичность систем грузовых операций не компенсируется никакими остроумными конструктивно-пространственными решениями и современной архитектурой. Приходится рассчитывать на потепление климата.

Поэтому научную новизну исследования можно характеризовать следующим образом: подробно рассмотрены возможности погашения недостатков грузовых операций на железной дороге по частным разделам при том что главная проблема остается за пределами темы диссертации. Мы имеем в виду перспективы радикального выноса железнодорожных путей из сердцевины города или перевод их под землю вместе с вокзалами и грузовыми портами, возвращение городу изъятых территорий.

Автор придерживается в данном случае реальных возможностей воздействия на предмет суждений, и те нововведения, которые предлагаются к решению в современных условиях, вполне адекватны существующей практике. И тем проектным предложениям в рамках темы, разработанным Автором и его дипломантами, нельзя отказать в рациональности и новизне привлечения известных приемов в технологии хранения и пространственных решениях терминалов. Обновление методов хранения и перемещения грузов позволяет снять напряженность в эксплуатации территорий СЗЗ и обещает желанную интеграцию этих пространств в структуру города, может быть, даже и в туристических интересах.

Если полагать, что Москва будет пространственно развиваться в ближайшем будущем, актуальность обновления системы метаболизма будет только возрастать.

Методика исследования в диссертации строится по традиционной схеме: выявление и классификация недостатков, изучение опыта их преодоления в России и за рубежом, пути адаптации прогрессивных разработок на основе применения наиболее удачных с точки зрения грузооборота и экономии пространства приемов движения грузов и организации людских потоков.

Большой объем исследования занимает территориальный анализ траекторий трасс и прилегающих территорий в их отношении к городскому пространству. Справочный материал по их идентификации сведен в обширные таблицы.

Возможно, Автор полагает использовать этот энциклопедический ресурс в дальнейшей работе над темой.

Рассмотрим ход и результаты исследования.

В главе I «Архитектурно-пространственная организация объектов на железных дорогах Москвы. Анализ текущего положения» обследуется существующее состояние железных дорог в пределах МКАД, оцениваются перспективы их развития до 2035 г., динамика движения грузов и пассажиров, классифицированная по ряду параметров: мощности грузовых объектов, наличию полос отвода, включая СЗЗ и объекты исторического интереса. Автором детально представлена «анатомия» 11 направлений железнодорожных трасс. Железные дороги Москвы занимают сегодня около 14% всей территории, из которых только 2% отведено под собственно стальные пути.

К 1920 г. в полосе отвода сосредоточилось более 150 зданий путевого маршрута низкой плотности застройки. Большая часть их перестроена и утратила изначальные функции. Грузовые станции, занимающие более 11% территории города, имеют низкие показатели грузооборота и также нерациональны в размещении на полосах отвода, которые уплотняются к центру города и повышают напряженность городских коммуникаций. Общая картина состояния внутригородских дорог Москвы, представленная Автором, не внушает оптимизма крайней запущенностью как в функциональном смысле, так и в уровне организации городского пространства, что и предопределяет расстановку акцентов в программе преодоления недостатков, намеченной в диссертации.

Для лучшего представления о масштабах проблемы стало целесообразным дать в начале иллюстративного ряда полную карту железных дорог Москвы с указанием «горячих» точек.

В главе II «Анализ приемов повышения эффективности использования объектов на территории железных дорог. Отечественный и зарубежный опыт» Автором исследуется степень эффективности освоения территории грузовых и сортировочных станций, вычленяются приемы повышения уровня эксплуатации территории полос отвода в разных уровнях, демонстрируются различные варианты пространственных решений — здания-порталы, мосты, тоннели, на платформах поверх уровня улиц, показан повсеместный переход к контейнерным операциям в перемещении и вертикальном складировании грузов. Вводятся в оборот термины ТЛЦ (терминально-логистические центры) и АМКТ (автоматизированные многоуровневые контейнерные терминалы, оборудованные штабелерами). Автором достоверно и с пониманием сложной технологии грузовых операций описаны варианты решения логистики в различных странах, преодолевающие урбанистические проблемы в стремлении наладить четкую систему метаболизма в условиях стихийно сложившихся узлов грузовых операций. Нередко создается впечатление архитектурной эквилибристики, цель которой — избежать территориального коллапса города.

В этой же главе Автором представлены различные формы обновления существующих центров грузооборота: реорганизация, ревитализация, редевелопмент, музеефикация — предметно реализуемые в процессе реставрации, реконструкции, консервации и т.п.

Центральным тезисом главы является тема оптимизации планировочных приемов «комплекса» и «кластера» на основе повышения мощности грузовых станций в 10 раз.

Автор подробно останавливается на производственно-пространственных характеристиках этих приемов, широко используемых в мировой практике логистики, полагая возможным высвобождение 73% территории.

В III главе Автор конкретно обращается к реальным вопросам повышения эффективности использования территорий перемещения и хранения грузов на железной дороге, опираясь на введенную в содержание диссертации концепцию применения систем «комплекса» и «кластера», что позволит по расчетам Автора сократить занимаемые ими площади (застройки) на 53%. И в целом эта глава посвящена проектным вариантам адаптации разработанных по теоретической канве диссертации систем грузооборота в их архитектурной интерпретации, включая пробный пример восстановления логистической зоны Бейрута, разрушенной взрывом химикатов, проекты реконструкции ряда отечественных грузовых станций. Глава носит прикладной характер, распространяя универсальный принцип модульно-метаболической структуры на большую часть грузовых операций.

В заключении диссертации Автор сводит в блок выводов итоги разработки темы, резюмируя решения и предложения по основным проблемам функциональных и пространственных направлений усовершенствования и развития городского метаболизма системой внутренних железных дорог со всеми их атрибутами.

Автором проделана чрезвычайно объемная работа по сбору и анализу информации, открывающей поле деятельности в исследовании темы диссертации. Цель работы достигнута. Соискателем представлены свидетельства о внедрении научных результатов исследования в проектную и учебную практику, даны уместные рекомендации по корректировке СНиПов железнодорожной сферы.

Убеждает рациональный подход к последовательности изложения материала, основанный на глубоком изучении как проблем непростой области технико-экономического бытия Москвы, так и путей их целесообразного решения исходя из реалий действительности.

Вместе с тем остается впечатление неполноты, отстраненности от генерального решения проблем, угнетающих современный город, опутанный транспортными трассами и вынужденный расти в высоту и усугублять плотность застройки, игнорируя сложившиеся градостроительные нормы. Эта проблема имеет прямое отношение к теме данной диссертации и было бы логично обозначить перспективы ее решения хотя бы в намерениях Автора по развитию сюжета, пусть даже в фантастическом ключе.

Это не упрек Автору, а общее замечание по факту малоэффективного вмешательства в процессы метаболизма в глобальном масштабе, основанного до сих пор на архаичных методах перемещения грузов и людских потоков.

В качестве дани «архитектурной» составляющей работы Автор включает вопросы реанимации исторических путевых сооружений в полосе отвода, их табуирования как памятников архитектуры. Представляется, однако, что эту тему целесообразно решать другим исследованием.

В целом работа выполнена на высоком профессиональном уровне, грамотно и доступно пониманию, с целесообразной адаптацией к теме исследования новейших достижений в

области технологии и пространственных решений грузооборота, ориентированных на цивилизованное развитие города как среды обитания людей.

Диссертация Н.А.Лариной представляет законченное научное исследование на актуальную тему, содержащее научно-практические результаты, выводы и рекомендации, имеющие важное народно-хозяйственное значение, отличающееся новизной научного подхода, что подтверждается достаточным списком публикаций и презентаций Автора, полностью соответствующих содержанию диссертации.

Работа выполнена Автором самостоятельно на базе предварительного исследования большого объема фактологического и литературного материала, отраслевых документов, акцентирующих существенное значение разработок функциональных и пространственных проблем территориальной организации железнодорожных систем в городской архитектуре Москвы.

Работа отвечает критериям, установленным Положением о присуждении ученых степеней (Постановление Правительства РФ №842 от 24.09.2013 г.) для диссертаций, представленных на соискание ученой степени кандидата / доктора архитектуры.

Автореферат соответствует по форме и содержанию теме диссертации.

Архитектор Наталия Андреевна Ларина заслуживает присуждения ей ученой степени кандидата архитектуры по специальности 2.1.12 «Архитектура зданий и сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности».

Ткачев Валентин Никитович,
проф., докт.арх., проф. каф.Архитектуры
Института архитектуры и градостроительства
Московского государственного строительного университета.
+7-916-533-26-88, valentintn@mail.ru,
РФ, Москва, 129337, Ярославское шоссе 26.

7 апреля 2025 г.

Подпись Ткачева В.Н. заверено:

НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА
КАДРОВОГО ДЕПОПРОИЗ-
ВОДСТВА УРП
А.В. Пичегин
А.В. ПИЧЕГИН



ФГБОУ ВО "Национальный исследовательский Московский государственный строительный университет" (НИУ МГСУ). 129337, г.Москва, Ярославское шоссе, д.26. Тел.:+7 (495) 781-99-88.
e-mail: kanz@mgsu.ru