

Социальная жизнь в жилых кварталах является многогранным и динамичным процессом, который отражает культурные, экономические и технологические преобразования в обществе. Понимание этих процессов позволяет эффективно планировать развитие города и создавать условия для гармоничного сосуществования жителей. Чтобы развивать социальную жизнь на благо сообщества, необходимо учитывать как традиционные аспекты взаимодействия, так и современные тенденции.

Список литературы

1 Ольденбург, Р. Третье место: кафе, кофейни, книжные магазины, бары, салоны красоты и другие места «тусовок» как фундамент сообщества / Р. Ольденбург ; пер. с англ. А. Широкановой. – М. : Новое литературное обозрение, 2014. – 456 с.

2 Организаторы минского Free Market'a: это солидарность, а не благотворительность. – URL: <http://greenbelarus.info/articles/02-03-2015/organizatory-minskogo-free-marketa-etosolidarnost-ne-blagotvoritelnost> (дата обращения: 03.11.2025).

УДК 711.4:656.13:621.395.7

АРХИТЕКТУРА «ПОСЛЕДНЕЙ МИЛИ»: ПЕРЕПРОФИЛИРОВАНИЕ НЕИСПОЛЬЗУЕМЫХ ОБЪЕКТОВ ПОД ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ХАБЫ

К. С. СУСЛОВА

*Научный руководитель – И. А. Столетова (ст. преп.)
Белгородский государственный технологический университет
им. В. Г. Шухова, Российская федерация*

Парадигма городского развития сталкивается с серьезным противоречием в эпоху цифровой экономики и быстрого роста онлайн-торговли. Потребительский спрос смещается в сторону быстрой доставки, выдвигая высокие требования к сервису [1]. Физическая городская инфраструктура, созданная в индустриальную эпоху, не успевает адаптироваться к новым стандартам логистики.

Самый дорогой и проблемный участок цепи поставок – доставка «последней мили», составляющая до половины расходов [2]. Строительство крупных складов на окраинах усиливает транспортную нагрузку и ухудшает экологию. Напротив, городские пространства – старые магазины, парковки, заводы и депо – предлагают потенциал для размещения компактных городских хабов, сокращая расстояния перевозок и повышая эффективность [3].

Анализ проблем «последней мили» позволяет выявить ключевые противоречия и пути их решения, систематизированные в таблице 1.

Таблица 1 – Проблематика «последней мили»

Проблема	Причины	Решение
Высокая стоимость доставки	Неравномерное размещение потребителей; отсутствие подходящей инфраструктуры складов в городе	Перепрофилирование существующей недвижимости
Недостаточная подготовленность складов-ангаров	Несоответствие стандартных объектов для нужд городской логистики	Адаптация промышленных зон, торговых центров и парковок
Ограниченность нового строительства	Земельные и административные барьеры, высокая стоимость	Повторное назначение старых помещений

Рассмотренные в таблице проблемы и решения находят свое яркое подтверждение в исторической ретроспективе. Наиболее известным примером является Чрево Парижа – исторический прототип городского логистического хаба. Рынок Ле-Аль, прозванный Эмилем Золя «Чревом Парижа», является блестящим историческим примером архитектуры, целиком подчиненной логистической функции, интегрированной в сердце города.

Архитектурное решение Виктора Бальтара, реализованное в 1850-х годах, было революционным: павильоны из стекла и чугуна с каркасом, позволявшим создавать огромные, свободные от колонн пространства [4]. Стеклоянные фасады и крыши обеспечивали естественное освещение и вентиляцию, а планировка с четкой сеткой проходов организовывала товарные потоки.

Функционально Ле-Аль был макрологистическим хабом «последней мили» для всего Парижа. Здесь происходили сортировка, обработка, оптовая продажа и распределение товаров по розничным лавкам – система, демонстрирующая все признаки современного центра исполнения заказов.

К 1960-м годам масштабы города переросли возможности Ле-Аль, что привело к его переносу в пригород. Ключевой урок для современности заключается в том, что даже идеально спроектированный хаб требует запаса прочности, возможности масштабирования и интеграции в транспортную сеть.

Исторический опыт демонстрирует, что логистика всегда была мощным градоформирующим фактором. Эта идея находит отклик в работах ведущих современных архитекторов [5]. Коллектив ОМА под руководством Рема Колхаса исследует взаимосвязь урбанизма и логистики. В нереализованном проекте «Висячие сады Бордо» бюро предложило идею построить логистическую инфраструктуру непосредственно в жилой комплекс, создав «логистический фасад».

Схожий принцип интеграции, с акцентом на наслоение старой и новой программ, демонстрирует швейцарское бюро Херцог и де Мерон. На примере Эльбской филармонии в Гамбурге они показали, как утилитарная

структура – портовый склад XVIII века – может обрести вторую жизнь, будучи обогащенной новыми функциями и эстетикой [6].

Мировой опыт задает важные ориентиры, однако аналогичные вызовы требуют адаптивных решений и в локальном контексте. В России также существуют интересные эксперименты, работающие с темой адаптивного использования. Так, «Студия Евгения Асс и Мария Малицкая (АМО)» реализовала проект «Фабрика Станиславского» в Москве. Архитектурное бюро переработало заброшенную фабрику советских времен в креативное пространство и театральный центр [7]. Несмотря на то что завод не предназначен конкретно для логистики, данный проект наглядно демонстрирует стратегию перепрофилирования старого производственного помещения под новую полезную функцию, что близко к концепции архитектуры «последней мили».

Другой пример – реконструкция завода «Арма» командой Сергея Кузнецова, где были созданы многофункциональные пространства с офисами и ресторанами. Важно отметить, что такие заводские корпуса обладают ключевыми для логистики характеристиками – просторными помещениями и удобной транспортной доступностью, что потенциально позволяет организовывать в них эффективные хабы, снижающие затраты и сроки доставки.

На основе синтеза теории и практики сформулированы ключевые принципы проектирования хабов «последней мили»:

1 Правильная локация – близость к центру и минимальным маршрутам доставки.

2 Гибридность – интеграция с общественной жизнью.

3 Технологические решения – поддержка робототехники, автоматического сортинга.

4 Экологичность – энергетическая эффективность, системы очистки.

5 Гибкость и обратимость – легкость трансформации под будущие задачи.

Исследование доказывает, что перепрофилирование городских объектов под логистические хабы «последней мили» является стратегическим направлением устойчивого развития городов [8]. Успех проектов обеспечивается гибкостью, технологичностью и интеграцией в городскую среду.

Архитектура «последней мили» формирует новую городскую парадигму, востребованную ведущими бюро. Дальнейшие исследования необходимы для изучения влияния автономных транспортных средств и воздушного транспорта на архитектуру хабов, а также разработки правовой основы для таких проектов.

Список литературы

1 Захарова, А. И. Урбанистика и устойчивое развитие городов / А. И. Захарова. – М.: Аспект-Пресс, 2019. – 368 с.

2 Зоя Космодемьянская. Логистика и архитектура: возможности симбиоза // Вестник Московского университета. Серия 18: Социология и управление. – 2021. – № 3. – С. 35–46.

3 **Ильичева, О. Ю.** Пространственно-транспортная организация мегаполисов / О. Ю. Ильичева. – СПб. : Политехника-сервис, 2018. – 248 с.

4 **Кириченко, А. Н.** Стратегии реновации промышленного наследия Москвы / А. Н. Кириченко. – М. : Буквица, 2017. – 224 с.

5 **Ковальчук, Н. Б.** Урбанистика будущего: концепции устойчивого развития / Н. Б. Ковальчук. – Красноярск : КрасГУ, 2020. – 192 с.

6 **Коломиец, А. К.** Теория градостроительства и проектирование городских территорий / А. К. Коломиец. – М. : Альянс, 2019. – 432 с.

7 **Остром, Э.** Управление совместно используемыми природными ресурсами : пер. с англ. / Э. Остром. – М. : ИНФРА-М, 2018. – 368 с.

8 **Сапожникова, Е. А.** Архитектурный дизайн логистических сооружений / Е. А. Сапожникова. – Екатеринбург : Уральский федеральный университет, 2020. – 208 с.

УДК 711.112

ОСОБЕННОСТИ ОСВОЕНИЯ ТЕРРИТОРИЙ КВАРТАЛОВ ИСТОРИЧЕСКОЙ ЗАСТРОЙКИ

А. В. ТАЧИЛКИНА

Научный руководитель – С. И. Ковырев (ст. преп.)

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Освоение и развитие кварталов исторической застройки представляет собой сложную и ответственную градостроительную задачу. Эти территории – материальная память города, его уникальная идентичность и историко-культурная преемственность. Каждый фасад, планировка двора и изгиб улицы рассказывают о своей эпохе.

Гомель является историческим городом. Первые сведения о возникновении Гомеля относятся к 4–5 тыс. до н. э. К XIII в. площадь города составила 15 га. В XIV в. Гомель входит в состав ВКЛ, а в XVI в. – Речи Посполитой. В 1772 году был присоединен к Российской империи, где под руководством И. Ф. Паскевича формируется трехлучевая квартальная застройка.

Основные элементы планировочной системы были заложены на первых этапах формирования города и практически не претерпели изменений.

Наиболее старой застройкой являются квартиры вдоль современной улицы Советской. Именно они были выделены как объект исследования. Граница объекта исследования принята по улицам Советская, Трудовая, Крестьянская, Кирова, Ирнинская.