

Иконописцева О.Г.

Оренбургский государственный университет

E-mail: [olga.iconpisceva26@yandex.ru](mailto:olga.iconpisceva26@yandex.ru)

## ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ОРЕНБУРГА В КОНТЕКСТЕ СИСТЕМЫ РАССЕЛЕНИЯ ГОРОДОВ УРАЛА

Формирование крупнейшей системы расселения Уральского региона сложный многовековой процесс, в основе которого лежали определённые государственные интересы, связанные с расширением границ Российской империи. Формировавшиеся опорные пункты расселения в большинстве случаев закладывались как города с определёнными функциями. Следовательно, расселение на Урале не было естественным эволюционным процессом.

Территориальное развитие городского пространства Оренбурга и других близлежащих городов, связанных исторически, рассматривается в контексте формирования системы расселения Урала и проведено в рамках общеизвестных периодов развития – доиндустриального, индустриального и постиндустриального. В результате которых, изменения происходили как в формах развития самой системы расселения, так и на территориальном уровне городов составляющих эту систему. На каждом этапе выявляются основные политико-экономические факторы и их влияние на планировочную структуру, и характер территориального развития.

Отмечено, что существуют определённые закономерности пространственного развития свойственные как Оренбургу, так и другим городам Урала одной генетической категории. На каждом этапе развития даны определения пространственной организации городских территорий. Выявленные общие закономерности пространственного развития сведены к четырем основным моделям, каждая, из которой соответствует своему историческому этапу.

Рассмотрены возможности развития городов и системы расселения на современном этапе развития. Пространственная организация системы расселения Урала и в частности на территориях южного Урала обладает высоким потенциалом развития, что связано с изменением границ государства и приграничным положением городов. Оренбург вновь может стать «воротами в Азию», через которые будут направлены новые трансконтинентальные коммуникационные потоки, которые соединят Европу, Россию и Китай, что может стать новым стимулом к пространственному развитию территорий Оренбурга и их качественному преобразованию.

**Ключевые слова:** система расселения, планировочные системы, территориально-пространственное развитие, агломерация, модель городского пространства.

Россия самая крупная континентальная страна. Формирование систем расселения, которые являются индикатором пространственных характеристик социально-экономических процессов территории, происходило как в результате естественной эволюции, так и с помощью политических директив государства. Многовековой процесс формирования системы расселения на территориях Урала было связано с определёнными политико-экономическими интересами Российской империи. Следовательно, он не происходил в результате естественной эволюции, на территориях северного Урала расселение было связано с развитием горнодобывающего комплекса, где возникали в большом числе города-заводы. А на территориях среднего и южного Урала этот процесс был вызван формированием сети линий военных укреплений связанных с территориальной колонизацией и развитием торговли с сопредельными государствами, что обоснованно привело к формированию большого числа городов-форпостов военно-торгового значения (рис. 1).

Поэтому, большинство появляющихся очагов расселения Урала основывались в довольно сжатые сроки, и сразу закладывались преимущественно как города с определёнными функциями. Сложившаяся к концу XVIII столетия сеть Уральских городов до настоящего времени не поменяла месторасположения и предопределила современную структуру расселения. За счет большой инерционности си-



Рисунок 1. Оренбургская военная линия в системе восточных пограничных укрепленных линий России в XVIII в.

стема расселения пережила сформировавшие её условия.

В процессе многовекового развития изменения происходили как в структуре самой системы расселения, так и на территориальном уровне городов, составляющих эту систему. Проследить особенности процесса эволюции можно опираясь на общеизвестные периоды развития – доиндустриальный, индустриальный и постиндустриальный позволяющие в обобщённом виде представить основные этапы формирования процесса расселения и выявить обобщенные закономерности пространственного развития Оренбурга и других близлежащих городов Уральского региона, связанных с ним исторически.

### **Российская империя.**

#### **Доиндустриальный период**

На первоначальном этапе освоения Уральских территорий русскими поселенцами начиная с XIV столетия, за счет малой освоенности обширных территорий формировалась очаговая система расселения, отличавшаяся малой плотностью населения. В XVII – начале XVIII в. колонизация Урала приняла массовый характер. К началу 50-х гг. XVIII в. на Южном Урале была создана целая система пограничных линий. Среди множества рядовых дистанций отличие Оренбурга заключалось в том, что он закладывался как губернский центр и являлся крупнейшей крепостью на юго-востоке страны.

Вошедшие в состав Оренбургской губернии (новой административно-территориальной единицы) опорные пункты, формировались на базе более ранних очагов поселений или основывались «с нуля». От Оренбурга военные укрепления расходились вверх по Уралу до Верхнеуральска и вниз по Уралу до Каспийского моря, в западном направлении, до Самары, по реке Самара. Механизм удержания степных районов был отработан московским государством еще в XV-XVII веках при укреплении южных границ Европейской России. Новые опорные пункты возводились с поразительной скоростью, имели один генетический код, в основе которого лежала милитаризованная древнеримская регулярная планировочная матрица, переработанная эпохой Возрождения и переключенная на русский лад в период развития классицизма, когда осваивались

территории Урала. Быстро возводимые городские крепости позволяли в сжатые сроки освоить и держать под контролем обширные территории. Система расселения в это время приобрела черты дисперсной системы, с относительно равномерной сетью городов, расположенных на значительном расстоянии друг от друга.

Рассматривая развитие Оренбурга, как одного из ярких представителей в системе расселения южного Урала можно утверждать, что эволюция его пространственного развития и закономерности, сопровождающие этот процесс характерны для всех городов одного с ним генетического типа (рис. 2).

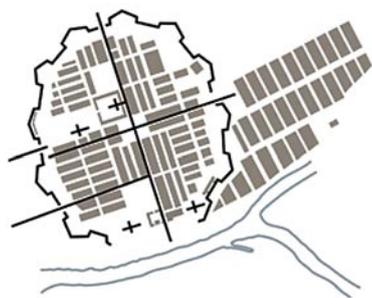
Дальнейшая разница в развитии заключалась лишь в динамике и масштабах пространственного роста каждого города, что связано с местоположением относительно основных коммуникационных коридоров, в том числе и главных водных артерий влиявших на экономическое развитие, а следовательно и территориальный рост. Для индустриальных городов южного Урала в период XVIII столетия, в частности Оренбурга, характерна компактная модель территориального развития в границах оборонительных сооружений четкой геометрической формы с регулярной внутренней планировочной системой.

#### **Индустриальный период развития**

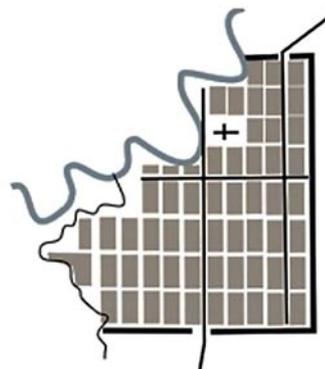
С эпохой промышленной урбанизации начавшейся в России позже, чем в Европе, к середине XIX в. в военно-торговых городах среднего и южного Урала появляются новые градоформирующие факторы. Промышленное производство, которое ранее было основным градоформирующим фактором только для городов северного Урала, а также новые коммуникационные связи и бурное развитие торговли обусловили выход территорий за рамки условных территориальных ограничений. Нарастающие темпы индустриализации сделали промышленное производство неотъемлемой частью городского пространства, которое стало единым с городом территориально-пространственным целым. Стало очевидным, что дальнейшее территориальное развитие городов невозможно без внедрения новых регламентаций застройки и что появились принципиально новые возможности для их формирования. Поэтому конец

XIX – начало XX вв. – время поиска в мировом градостроительстве новых форм пространственной организации городов принципиально новых форм расселения. Появляются линейные, расчленённые, функционально зонированные, прерывистые схемы территориальной организации городского пространства. В то же время планировочные системы многих городов Урала и Оренбурга, в том числе, заложенные в эпоху регулярного градостроительства, оказались жизнеспособны. Здесь проявилось такое каче-

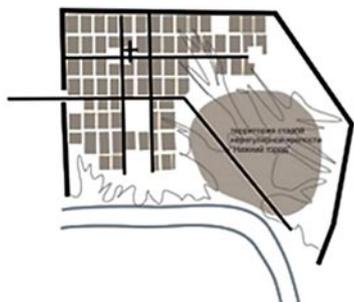
ство городской структуры, как приспособляемость к новым условиям, посредством интенсификации строительства в центральной части и формированием новых селитебных территорий на заложенных ранее планировочных осях и промышленных зон на периферии. Происходящие территориальные преобразования были свойственны лишь крупным городам России, к числу которых относился Оренбург, вступавших в новую фазу территориально-планировочного развития, которое в конце XIX столетия приня-



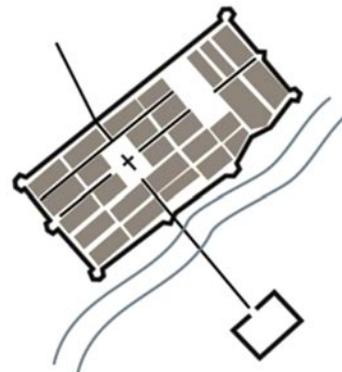
Оренбургская крепость с казачьим форштадтом  
1760 г.



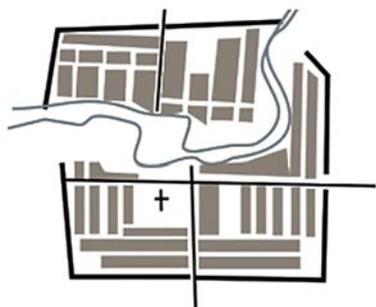
Верхнеуральская крепость 1838 г.



Уфимская крепость с территорией старой  
крепости 1819 г.



Троицкая крепость с меновым двором 1750 г.



Челябинская крепость 1819 г.



Орская крепость с меновым двором 1750 г.

Рисунок 2. Города одного генетического типа – регулярные крепости Оренбургской губернии

ло некомпактный разобщённый характер. Для крупных городов Урала на данном этапе развития была характерна компактно-расчленённая модель пространственной организации. Территориальная расчленённость пространства была еще связана с непониманием новых градостроительных реалий и отсутствием планов территориального развития городов с принципиально новых позиций. Например, в Оренбурге, отведение земель под строительство железных дорог и сопутствующих сооружений проводилось без учёта планировочной структуры и перспектив роста города вследствие чего, Оренбург в дальнейшем оказался отрезан от благоприятных в экологическом и ландшафтном отношении территорий пригодных для жилья.

К концу XIX столетия становится очевиден разный темп территориального роста городов Урала. В системе расселения выделяется плеяда крупнейших городов, среди которых, Оренбург уступал по численности населения только Уфе – 97.200 жителей и 91.200 соответственно, затем шли Екатеринбург, Пермь и Челябинск. В конце XIX – начале XX вв. влияние этих крупных городов ставших узловыми пунктами системы расселения на пересечении важнейших железнодорожных и водных путей резко возросло. На среднем Урале – Пермь и Екатеринбург, на южном Урале – Уфа, Челябинск и Оренбург. Выгодное экономико-географическое положение в дальнейшем позволило развиваться городам высокими темпами. Другие исторически сложившиеся малые Уральские города пребывали в состоянии устойчивой стагнации, не успев стать истинными городами.

### Советский период.

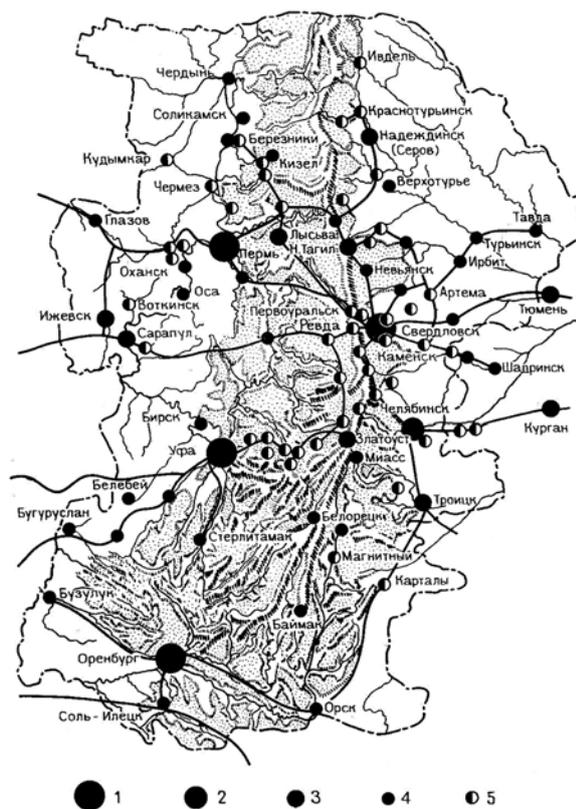
#### Продолжение индустриализации

С переходом страны к социалистическому режиму и плановой экономике в начале XX в. дальнейшее развитие системы расселения Урала и её городов было обусловлено продолжающейся бурной индустриализацией и планами первых пятилеток, согласно которым Урал становился «срединной индустриальной базой Союза». Это послужило началом к развитию главных узловых центров системы расселения сложившихся в предыдущий период развития в крупные агломерации за счёт территориального роста и появления новых городови боль-

шого числа поселков городского типа, группирующихся вокруг крупных центров (рис. 3).

В 1920–30-е годы разработка новых форм расселения промышленных городов с принципиально новых позиций пространственной организации оказало большое влияние на планировочную организацию городов Урала. Территории индустриально развивающихся городов, получили мощное развитие при планировании новых производственно-селитебных районов, рабочих посёлков и «соцгородов» концентрирующихся в основном вдоль линий железных дорог. Такие города как Екатеринбург, Челябинск, Уфа, Орск, Магнитогорск – стали крупнейшими индустриальными узлами в системе расселения страны.

Ведущими советскими и западными архитекторами были разработаны проекты для многих городов Урала. – Уфы, Екатеринбурга, Челябинска, Орска, Магнитогорска, Новотроицка. Новые индустриальные районы и городовста-



1.100-200 тыс. чел.; 2. 50-100 тыс. чел.;  
3. 25-30 тыс. чел.; 4. 25 тыс. чел.; 5. рабочие посёлки.

Рисунок 3. Основные города системы расселения Урала в 1930-е годы (по Лахтину В.Н.)

ли воплощением в жизнь новаторских модернистских градостроительных идей. Прямоугольно – решетчатая структура новых районов преемственно развивала традиции «регулярного города». Все эти планировочные изменения в крупных промышленных центрах Урала усиливали расчленённость пространственного развития городских территорий.

В Оренбурге в это время не произошло аналогичного территориального развития как в других крупных городах. Территориальное развитие города происходило в основном за счет застройки свободных территорий в пределах городской черты и на периферии за счет появления новых посёлков, в том числе и с южной стороны за Уралом. Позже эти поселения вошли в состав городских территорий. Новый подход в территориально-пространственном развитии Оренбурга был зафиксирован в 1923–24 гг. в

проекте города-сада «Красный городок», который явился первым вариантом расширения города в советское время. Он учитывал уже сложившуюся застройку и транспортные пути, вдоль которых местами уже существовали отдельные постройки. Проект был реализован почти без изменений. В предвоенный период крупные города Урала территориально увеличились в 2-3 раза.

Период ВОВ и последующая индустриализация только увеличивали масштабы промышленного сектора в городах. Стихийный процесс роста территорий в военный период привёл к сложившейся чересполосице селитебных и промышленных зон. Территории городов Урала, в которых увеличилась доля промышленного сектора, за счет эвакуированных предприятий принимают разобщённый характер.

В 1960-х наступает новый этап в развитии градостроительства в СССР, когда на смену развивавшемуся в 30-е годы поселковому типу расселения, пришло строительство крупных жилых массивов, которые формировались как полноценные районы или микрорайоны. В градостроительстве господствовал «социалистический реализм» все ориентировалось на экономию средств и увеличение квадратуры жилого фонда. В этот период в Оренбурге началось развитие газовой отрасли, что способствовало росту территорий города за счёт Северного жилого массива по сути города-спутника с более чем с 100 тыс. населением.

В период 1960-70-х гг. основной задачей градостроительства стало регулирование бурного роста крупных промышленных городов Урала за счет рационального размещения производительных сил, но это не останавливало их территориальный рост. Гипертрофированное развитие индустриального сектора в предыдущие этапы и его дальнейшее развитие в советский период вплоть до 1980-х сделали промышленный сектор основной градоформирующей функцией в городах Урала (рис 4). В советский период развития сложилась линейно-узловая структура расселения по обеим сторонам Уральского хребта из созвездий крупнейших агломераций, являющихся основными ядрами расселения сформировавшихся на базе крупных индустриальных центров Урала. В северной части региона это Екатеринбургская, Челябин-

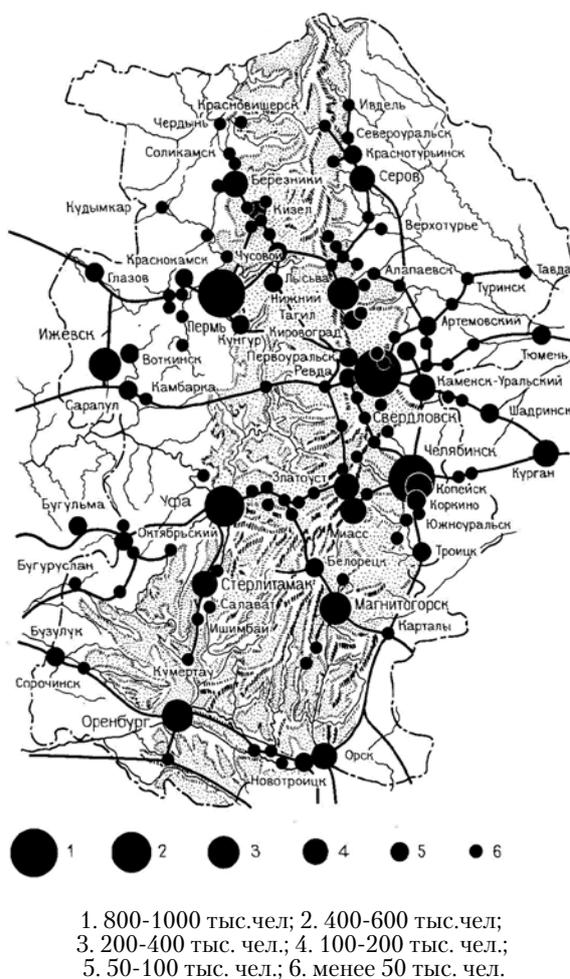


Рисунок 4. Основные города системы расселения Урала в 1970-е годы (по Лахтину В.Н.)

ская, Пермская, Нижнетагильская агломерации. В южной части региона это Уфимская, Орско-Новотроицкая, Оренбургская, Магнитогорская агломерации. Одной из особенностей системы расселения Урала советский период, являлась относительно низкая плотность населения при довольно высокой степени его урбанизированности (рис. 5).

### Постиндустриальный период развития

Ещё в конце 1960-х Мишель Фуко (французский философ, теоретик культуры и историк XX в.) сравнил свое время с эпохой пространства, в котором доминирует синхронность, когда ближнее и дальнее существуют одновременно. Мы живем в тот самый момент, считал Фуко, когда мир чувствует себя сетью, которая связывает отдельные точки системы. Спустя полвека пространство, функционирующее по законам глобализации и сетевому принципу, связывающему города мира, стало неотъемлемой реальностью. На рубеже XX-XXI вв. основные факторы развития российских городов были связаны с начавшейся постиндустриальной трансформацией.

Частичная стагнация промышленного сектора в 1990-х в крупнейших центрах Уральского региона способствовали возрождению деловой активности. На пространственном языке это выразилось в появлении дифференцированной сети деловой функции, которая способствовала очевидным структурным реорганизациям городов, произошедшим за последние 20 лет. Докризисные темпы роста экономики в крупнейших городах Урала привели к формированию ряда общих черт архитектурно-планировочного и территориально-пространственного развития. Не исключением явился и Оренбург, как крупнейший региональный центр на южном Урале.

Неоднократная смена политических режимов в течении XX века в полной мере отразилась на прерывании преемственного развития Уральских городов. В наследство от предшествующих этапов развития осталась расчленённость территорий, усложненная структурная организации, которые читаются в их планировочных системах представляющих собой совокупность разновременных пространственных моделей. Сегодня современные типы планировочных

структур городов исторически связанных с Оренбургом, имеют колоссальные различия. Одни, малые города, с численностью населения не превышающей несколько тысяч жителей, другие крупнейшие многоядерные агломерации с самостоятельными промышленно-селитебными образованиями имеющие разнообразные типы пространственной организации – комбинированный в Оренбурге (рис.6), компактно-рассредоточенный в Челябинске (рис.7), рассредоточено-групповой в Орске (рис.8), протяженно-линейный в Уфе (рис.9) и т. д.

Несмотря на индивидуальный путь каждого города и существующие территориальные различия весь сложный процесс пространственного роста Оренбурга и других крупнейших городов Урала, исторически связанных с ним, можно обобщить в последовательно развивающиеся теоретические модели:

1. Компактная модель пространственной организации территории характерная для городов эпохи до промышленной урбанизации до середины XIX в.

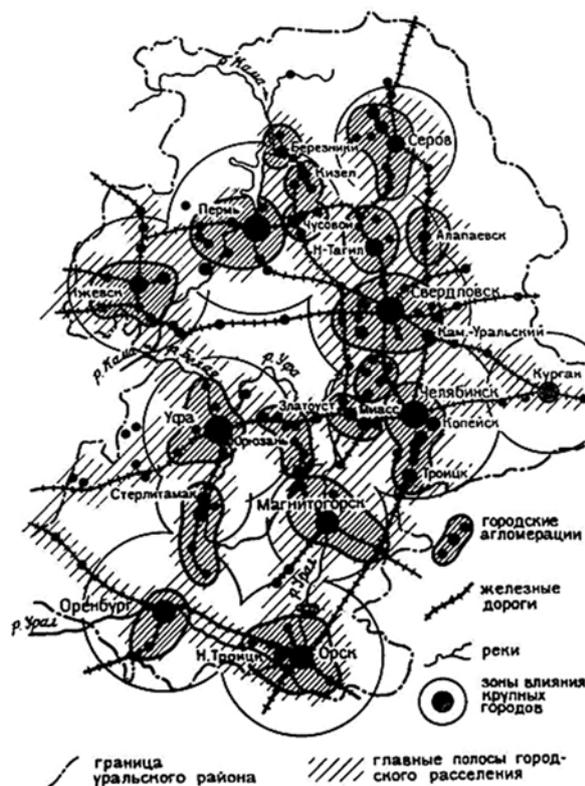


Рисунок 5. Сложившаяся система городских агломераций Уральского региона к 1980 г. (по Лахтину В.Н.)

2. Для периода начала промышленной урбанизации до 20-х годов XX в. характерна компактно-расчленённая модель с селитебными образованиями на основных градостроительных осях.

3. В период бурной индустриализации советского периода до 1990-х годов характерна расчленённая модель с выраженным пространственным ростом территорий вдоль железнодорожных линий.

4. Компактно-рассредоточенная модель города-агломерации характерна для городов на современном этапе развития в XXI в.

Сегодня в современных условиях глобальных конфликтов для России важно формиро-

вать структуру расселения и пространственную организацию территорий, отвечающую новой реальности. В частности, такая структура должна учитывать, что все большее экономическое и политическое значение приобретают страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Поэтому сложившиеся в советский период развития на территориях Урала русла линейно-узловых систем расселения обладают высоким потенциалом развития за счет довольно низкой плотности населения и достаточным территориальным потенциалом для расселения в будущем. Новыми стимулами развития Южно-уральской системы расселения и в частности Оренбуржья, могут стать вновь приграничное положение южно-уральских территорий и концепции новых коммуникационных коридоров связывающих запад и восток, например такой мега-проект нового шёлкового пути «Западная Европа-Западный Китай» представленной в Транспортной схеме развития России в 2010-2030 годах. Это автомобильная магистраль через территорию России. Пока еще точно не определен окончательный



Рисунок 6. Оренбург. Комбинированный тип планировочной структуры

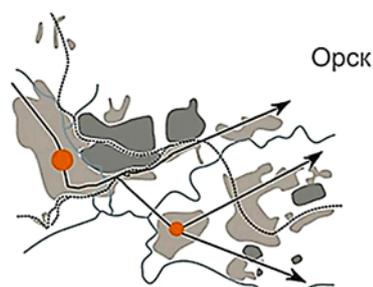


Рисунок 8. Орск. Рассредоточено-групповой тип планировочной структуры

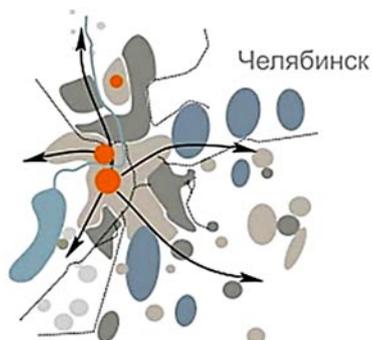


Рисунок 7. Челябинск. Компактно-рассредоточенный тип планировочной структуры



Рисунок 9. Уфа. Линейно-протяженный тип планировочной структуры

маршрут коридора. При его выборе за основу планируется взять действующую федеральную сеть автомобильных дорог (рис.10).

В 2006 году это строительство было начато от Казани в направлении Оренбурга. Протяженность оренбургского участка трассы составит порядка двухсот километров. Наличие «Шелкового пути» крайне важно для Оренбуржья – это даст значительный импульс в развитии бизнеса, сервисной индустрии, туризма и другим секторами экономики и возможно будет являться новым фактором для дальнейшего территориального развития Оренбурга.



Рисунок 10. Схема вариантов прохождения перспективного транспортного коридора Западная граница России – Казахстан – Западная граница Китая

10.04.2015

#### Список литературы:

1. Винокуров, Б. Ю. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше : отраслевое обозрение / Б. Ю. Винокуров. – Алма-Ата, 2009. – 93 с.
2. Государев, В. М. Современные подходы к управлению рисками в международных транспортных коридорах / В. М. Государев. – Нижний Новгород : Изд-во Волж. гос. инж.-строит. ун-та, 2007. – 161 с.
3. Глеба, В. Трансформация планировочных архетипов города и становление гетеротипий градостроительства [Электронный ресурс] / Виктор Глеба. – Электрон.дан. – Режим доступа: [http://arhetip.esy.es/pr\\_5/2012\\_R/2012\\_R\\_27.htm](http://arhetip.esy.es/pr_5/2012_R/2012_R_27.htm). – Загл. с экрана.
4. Иконописцева, О. Г. Современные структуроформирующие факторы городской среды (на примере Оренбурга) / О. Г. Иконописцева // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2011. – № 9 (128). – С. 111–118.
5. Кривов, А. Города, градостроительство, система расселения России [Электронный ресурс] / Александр Кривов // Отечественные записки. – 2012. – № 3 (48). – Электрон. версия печ. публикации. – Режим доступа: <http://www.strana-oz.ru/2012/3/goroda-gradostroitelstvo-sistema-rasseleniya-rossii>. – Загл. с экрана.
6. Крупные города и вызовы глобализации / под ред. В. А. Колосова, Д. Эккерта. – Смоленск : Ойкумена, 2003. – 280 с.
7. Лаппо, Г. Итоги и перспективы российской урбанизации [Электронный ресурс] / Георгий Лаппо. – Режим доступа: <http://polit.ru/article/2005/10/19/demoscope217/>. – Загл. с экрана.
8. Лаппо, Г. М. Результаты урбанизации в России к концу XX века / Г. М. Лаппо, П. М. Полян // Мир России. – 1999. – Т. 8, № . – С. 22–34.
9. Лахтин, В. А. Система расселения и архитектурно-планировочная структура городов Урала / В. А. Лахтин. – Москва : Стройиздат, 1977. – 125с.
10. Лежава, И. Г. Архитектура и градостроительство России на новом этапе / И. Г. Лежава // Архитектон. – 1993. – № 5 – С. 6–7.
11. Лежава, И. Г. Вектор градостроительной эволюции на современном этапе / И. Г. Лежава // Градостроительство. – 2010. – № 3. – С.47–52.
12. Лола, А. М. Методология и методы выявления и делимитации агломерации России / А. М. Лола // Градостроительство. – 2010. – № 3. – С. 62–63.
13. Лохова, Н. Н. Архитектурно-планировочное наследие 20-50-х годов XX века в градостроительстве Урала : дис. канд. архитектуры : 18.00.01 / Н. Н. Лохова. – Новосибирск, 1997. – 152 с.
14. Лукин, А. В. Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция [Электронный ресурс] / А. В. Лукин // Международная жизнь. – 2014. – № 7. – Режим доступа: [http://igpi.ru/bibl/other\\_articl/1406820606.html](http://igpi.ru/bibl/other_articl/1406820606.html). – Загл. с экрана.
15. Мазаев, А. Г. Формирование и развитие системы расселения Урала (XVII–XIX вв.): этапы и геополитические особенности [Электронный ресурс] / А. Г. Мазаев // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. – 2014. – № 1. – С. 10–15. – Электрон. версия печ. публикации. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-i-razvitie-sistemy-rasseleniya-urala-xvii-xix-vv-etapy-i-geopoliticheskie-osobennosti>. – Загл. с экрана.
16. Новиков, А. В. К вопросу о роли международных транспортных коридоров в грузоперевозках / А. В. Новиков. – Москва : МАКС Пресс, 2007. – 40 с.
17. Нефедова, Т. Г. Города – лидеры современных регионов: формальные и неформальные / Т. Г. Нефедова, А. И. Трейвиш // Россия и ее регионы в XX веке: территория, расселение, миграции / под ред. О. Глезер, П. Поляна. – Москва : ОГИ., 2005. – С. 281–307.
18. Нефедова, Т. Г. Динамика и состояние городов в конце XX века / Т. Г. Нефедова, А. И. Трейвиш // Город и деревня Европейской России: 100 лет перемен. – Москва : ОГИ, 2001. – С. 196–225.
19. Пивоваров, Ю. Л. Основы георбанистики : урбанизация и городские системы : учеб. пособие для вузов / Ю. Л. Пивоваров. – Москва : ВЛАДОС, 1999. – С. 105. – (Учебное пособие для вузов). – ISBN 5-691-00153-1.

20. Путин, В. В. Новый интеграционный проект для Евразии – будущее, которое рождается сегодня [Электронный ресурс] / В.В. Путин // Известия. – 2011. – 03.10.2011. – Электрон. версия печ. публикации. – Режим доступа: <http://izvestia.ru/news/502761#ixzz33MwГраМУ>. – Загл. с экрана.
21. Полян, П. М. Городские агломерации России и новые тенденции эволюции их сети (1989–2002 гг.) / П.М. Полян, Т.И. Селиванова // Известия РАН. Серия географическая. – 2007. – № 5. – С. 18–26.
22. Рафиков, С. А. Роль транспортных коридоров в повышении эффективности экономики регионов [Электронный ресурс] / С.А. Рафиков // Проблемы современной экономики – 2012. – № 1 (41). – Электрон. версия печ. публикации. – Режим доступа: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=3978>. – Загл. с экрана.
23. Тимохин, А. Циклический характер и универсальность исторического развития урбанизированного мира городского планирования / А. Тимохин // Региональные проблемы архитектуры и градостроительства : сб. науч. пр. / Одес. гос. акад. стр-ва и архитектуры. – Одесса, 2002. – С. 198–204.
24. Тимохин, А. Периодичность активизации градообразующей деятельности и утилитарность органических изменений в планировочных системах / А. Тимохин // Теория и история архитектуры и градостроительства / Рос. акад. архитектурыи строит. наук, Науч.-исслед. ин-ттеориии градостроительства. – Киев, 2002. – С. 187–194.
25. Трейвиш, А. И. Мировые города в постиндустриальной экономике: термины, теоретические конструкции и реальность / А.И. Трейвиш, А. В. Курасов // Мир России. – 2009. – № 1. – С. 34–47.
26. Трансформация российского пространства: социально-экономические и природно-ресурсные факторы (полимасштабный анализ) : материалы XXV ежегод. сес. экон.-географ. секции Междунар Акад. регион. развития и сотрудничества, июнь 2008 г., г. Тихвин / отв. ред. С. С. Артоболевский, Л. М. Синцеров. – Москва : Ин-т географии РАН, 2008. – 460 с.
27. Унаследованные социально-экономические структуры и переход к постиндустриальному обществу : материалы XXIV ежегод. сес. экон.-географ. секции Междунар. Акад. регион. развития и сотрудничества, май 2007 г., г. Иваново / отв. ред. С.С. Артоболевский, Л. М. Синцеров. – Москва : Ин-т географии РАН, 2007. – 463 с.
28. Фуко, М. Другие пространства / М. Фуко // Интеллектуалы и власть : избран.полит. ст., выступления и интервью : в 3 ч. – Москва, 2006. – Ч. 3. – С. 191–204. – (Новая наука политики).
29. Трасса, соединяющая Китай с западной Европой, пройдет через Оренбуржье [Электронный ресурс] // Индустрия-Логистик / ООО «Индустрия логистик». – Электрон. текст. дан. – Санкт-Петербург, 2011. – Режим доступа: <http://www.ilogistik.ru/trassa-soedinyayushhaya-kitaj-s-zapadnoj-evropoj-projdet-cherez-orenburzhe.html>. – Загл. с экрана.
30. В 2013 году в Оренбуржье начнут строить 190 км трассы «Европа – Западный Китай» [Электронный ресурс] // REGNUM : информационное агенство. – Электрон. текст. дан. – Москва, 1999-2015. – Режим доступа: <http://www.regnum.ru/news/autonews/1639793.html#ixzz2OX969u6f>. – Загл. с экрана.
31. Шадрина, Т. От Европы до Китая проложат дорогу [Электронный ре-сурс] / Т. Шадрина // Российская газета : интернет-портал / ФГБУ «Редакция «Российской газеты». – Электрон. текст. дан. – Москва, 1998-2015. – Режим доступа: <http://www.rg.ru/2013/03/18/doroga-site.html>. – Загл. с экрана.

Сведения об авторе:

**Иконописцева Ольга Георгиевна**, старший преподаватель кафедры архитектуры  
Оренбургского государственного университета, кандидат архитектуры  
E-mail:[olga.ikonpisceva26@yandex.ru](mailto:olga.ikonpisceva26@yandex.ru),