

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
**«РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМ. А.Н. КОСЫГИНА
(ТЕХНОЛОГИИ. ДИЗАЙН. ИСКУССТВО)»**

Ван Юйси
На правах рукописи

Ван Юйси

**ДИЗАЙН И МОНУМЕНТАЛЬНО-ДЕКОРАТИВНОЕ ИСКУССТВО
В ОБЩЕСТВЕННОМ ПРОСТРАНСТВЕ КИТАЙСКОГО
МЕТРОПОЛИТЕНА**

Специальность 5.10.3. Виды искусства (техническая эстетика и дизайн)

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата искусствоведения

Научный руководитель:
кандидат искусствоведения,
доцент Ткач Д. Г.

Москва — 2024

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА 1. ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ДЕКОРАТИВНОГО ИСКУССТВА В МЕТРОПОЛИТЕНЕ	18
1.1. Предпосылки формирования и развитие монументально-декоративного искусства в метрополитене во второй половине XIX начале XX столетия	18
1.2. Эволюция приёмов художественного оформления метрополитена в XX - первой четверти XXI века	24
1.3. Этапы развития монументально-декоративного искусства в китайском метрополитене	39
ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 1.....	47
ГЛАВА 2. СИНТЕЗ ИСКУССТВ В ОБЩЕСТВЕННОМ ПРОСТРАНСТВЕ КИТАЙСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА. ПРИНЦИПЫ И МЕТОДЫ ДИЗАЙН-ПРОЕКТИРОВАНИЯ.	52
2.1. Особенности дизайна и проектирования произведений монументально-декоративного искусства для общественных пространств метрополитена. ...	52
2.2. Актуальные тенденции в дизайне и проектировании монументально-декоративного оформления общественного пространства китайского метрополитена	64
2.2.1 Применение новых технологий	68
2.2.2 Использование искусства инсталляции	78
2.3. Принципы и методы дизайна и проектирования монументально-декоративных произведений для общественных пространств китайского метрополитена	84
2.4 Палитра отделочных материалов	115
ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 2	131
ГЛАВА 3. ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЭЛЕМЕНТОВ ОФОРМЛЕНИЯ ПРОСТРАНСТВА МЕТРОПОЛИТЕНА	137
3.1 . Формы организации проектной деятельности по оформлению общественных пространств метрополитена.....	137

3.2. Методы дизайна и проектирования монументально-декоративных произведений в общественных пространствах китайского метрополитена .	150
3.3. Авторская дизайн-практика создания проектов монументально-декоративного искусства для станций метрополитена	155
ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 3	168
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	174
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.....	187
ПРИЛОЖЕНИЕ А	202
ПРИЛОЖЕНИЕ Б.....	205
ПРИЛОЖЕНИЕ В.....	219

ВВЕДЕНИЕ

Доминирующая функция метрополитена - это перемещение, где вся инфраструктура адаптирована к транспортировке сотен тысяч или даже миллионов пассажиров ежедневно, тем не менее метрополитен стал важнейшей площадкой для развития и распространения монументально-декоративного искусства. Темы, которые охватывают художники в своих произведениях, тесно связаны с географическим положением, культурой и особенностями регионов, это создает условия для включения «искусства метрополитена» в культурное пространство городов и регионов. Метрополитен с помощью пластических форм сосредотачивает в едином пространстве культурные ресурсы города, это позволяет создать художественный ансамбль, транслирующий ценности мегаполиса, раскрывающий его культурные нарративы.

Дизайн интерьеров и дизайн оформления пространств метрополитена имеют общие черты в таких аспектах, как функциональность, эстетика и интеграция произведений искусства. Оба вида деятельности направлены на создание привлекательной среды, удовлетворяющей потребности пользователей. Однако дизайн интерьеров обычно больше ориентирован на комфорт и социальное взаимодействие, тогда как дизайн оформления пространств метрополитена акцентирует внимание на потоках людей, безопасности и эффективности. При выборе произведений искусства, в отличие от дизайна интерьеров, который допускает больше персонализированного выражения, оформление метрополитена уделяет больше внимания прочности материалов, безопасности, культурному контексту и восприятию широкой аудиторией.

Благодаря монументально-декоративному искусству метрополитен становится особым городским пространством, приобретающим не только функциональные качества, но и обладающим художественной ценностью, передающей новый культурный опыт пассажирам [1]. Сочетание дизайна и монументально-декоративного искусства в общественном пространстве

метро позволяет объединить функциональность и символизм с максимальной эффективностью, способствуя более глубокому восприятию и эмоциональной вовлечённости пассажиров. Использование метрополитена как площадки для создания визуального, культурного бренда города, превращает его в достопримечательность с региональным колоритом, метро становится важной культурной составляющей города. Декоративно-прикладное искусство в метрополитене – это миссия, связанная с исторической ответственностью и общественной культурой.

Однако быстрая урбанизация и стремительное развитие метрополитена в городах Китая, хотя и принесли явные выгоды в преобразении облика и в благоустройстве городов, но одновременно это привело к потере их культурной идентичности. Стандартизация проектов способствовала тому, что станции метро как внутри одного города, так в пределах целых регионов, стали выглядеть однотипными, лишёнными культурного кода, изначально присущего городу и региону. К тому же, в условиях стремительной урбанизации, китайские города находятся в постоянном поиске и корректировке собственного стиля: это касается и пространства метро. Следует отметить, что, несмотря на многообразие исследований, в целом в данной области отсутствует соответствующий теоретический фундамент, а также нет единой терминологической базы.

Актуальность темы

Современный метрополитен – это не только удобное транспортное средство, но и существенная часть инфраструктуры города. Общественное пространство становится местом демонстрации городской культуры[2]. Применение мозаики, скульптуры, живописи и витража в пространстве наземных и подземных вестибюлей метро не только позволяет визуально связать станции метро с культурной тканью города, но и помогает снять тревожное чувство подземного, замкнутого пространства.

Развитие монументально-декоративного искусства в китайском метрополитене по сравнению с другими крупными государствами началось

достаточно поздно, а эволюционные процессы шли достаточно медленно. В 1980-х годах в метрополитене Пекина, на второй линии впервые появились произведения монументально-декоративного искусства. С 2008 года появилась необходимость строительства новых станций: это было связано с подготовкой к Летним Олимпийским играм в Пекине 2008 года и к Всемирной выставке в Шанхае 2010 года. Это дало возможность через оформление станций метрополитена показать всему миру историю и культуру Китая. Это стало стимулом к началу строительства станций и к формированию культуры их монументально-декоративного оформления.

В минувшее десятилетие XXI века в связи с быстрым темпом строительства метрополитена в Китае можно отметить разницу в качестве оформления, также заметно отличается и подход каждого города к стилистике оформления общественных пространств метрополитена. В Китае все еще идет поиск системного подхода к оформлению метрополитена, это ответственный, трудный и долговременный процесс.

Быстро развитие китайского метрополитена и появление сотен похожих, стандартизированных станций вызвали кризис качества, декоративные характеристики становятся второстепенными и уступают место критериям утилитарности и экономичности. В некоторых городах, где в последние годы было открыто метро, станции имеют сходный визуальный образ, слабую узнаваемость, и пассажиры не могут определить, на какой линии и на какой станции они находятся в данный момент, в результате они оказываются потерянными в запутанной подземной транспортной сети города. Отсутствие узнаваемости влечет за собой и отсутствие эмоциональной привязанности к конкретным локациям, что приводит к этическим проблемам, отражающимся на связи человека и культурного пространства [3]. Включение элементов изобразительного искусства и дизайна может повысить визуальную привлекательность станций метро, превратив их из утилитарных пространств в яркие, запоминающиеся культурные объекты.

Китайский практический опыт использования масштабных художественных проектов в общественных пространствах метро, обретённый за последние годы, требует тщательного изучения и систематизации. Роль изобразительного искусства в метрополитене Китая сегодня недооценена, тем не менее общественное пространство метро придает городу уникальные черты, формируя его идентичность. Сегодня при проектировании общественных пространств метро необходимо выходить за рамки «функции», проводить глубокие исследования воздействия региональной культуры города на формирование общественных пространств. В диссертации проблема рассмотрена с позиций традиционного искусства, современного искусства и дизайна, а также под углом поведенческой психологии. В работе рассматриваются методы оформления общественных пространств на станциях метрополитена, носителями которых являются произведения монументально-декоративные искусства.

В связи с короткой историей использования монументально-декоративного искусства для оформления общественных пространств в китайском метро можно отметить, что ещё относительно мало ученых занимаются соответствующими теоретическими исследованиями. Сегодня отсутствует теоретический фундамент, помогающий осмыслить существующий опыт и спрогнозировать пути развития монументально-декоративного искусства в пространстве китайского метрополитена. Некоторые теоретические работы посвящены применению в общественном пространстве метро таких произведений монументального декоративного искусства, как скульптура, витраж, фрески и мозаика, например, учёные Лу Гуэй[4], Ван Чуньтао[5]. Другие исследователи, например, ученые Сунь Цзин[6] и Тан Яли[8] отталкивались от общественного пространства метро как элемента городской культуры, анализируют связь между изобразительным искусством и культурой города. В фокусе этих исследований – связь города или района, где находится станция метро, с масштабными произведениями монументально-декоративного искусства,

расположенными в общественном пространстве. Ученый Чжан Лили[7] выдвигал идею синтеза произведений монументально-декоративного искусства в метро, согласно которой дизайн общественного пространства метро должен следовать принципу целостности.

Объект исследования

Объектом исследования являются произведения монументально-декоративного искусства и дизайна, расположенные в общественных пространствах китайского метрополитена.

Предмет исследования

Предметом исследования выступают принципы формирования художественной концепции и выбора стилистики, а также другие факторы, влияющие на создание произведений монументально-декоративного искусства в китайском метрополитене.

Цель работы

Целью данного исследования является разработка методической основы повышения результативности практической деятельности в сфере дизайна внутреннего пространства метрополитена и создания произведений монументально-декоративного искусства для него.

В соответствии с поставленной целью решить следующие задачи:

1. Исследовать хронологию эволюции стилей монументально-декоративного искусства в пространстве метрополитенов на мировом уровне;
2. Представить объемный, ретроспективный анализ дизайна и произведений монументально-декоративного искусства, созданных для китайского метрополитена;
3. Исследовать процесс становления и определить этапы развития художественного оформления пространства китайского метрополитена;
4. Выявить влияния различных культурных контекстов городов на создание монументально-декоративного искусства и дизайна в пространстве метрополитена;

5. Проблематизировать и типологизировать основные направления современного монументально-декоративного искусства в метрополитене, классифицировать базовые принципы, используемые для создания данного вида художественных произведений;
6. Обобщить и проанализировать организационные формы и методы дизайна и проектирования монументально-декоративного искусства для общественных пространств метрополитена в Китае и за рубежом.

Гипотеза исследования

В проектировании объектов метрополитена изобразительное искусство играет одну из важнейших ролей; благодаря произведениям искусства создаётся комфортное, информационно-наполненное пространство для пассажиров. Однако важно отметить и то, что произведения изобразительного искусства должны быть частью общей стратегии создания городских общественных пространств. Данное исследование сосредоточено на сочетании дизайна, традиционного искусства и современных технологий. Предполагается, что произведения изобразительного искусства, включенные в пространство метрополитена, способствуют непрерывному развитию городского культурного пространства. Включение произведений монументально-декоративного искусства придаст культурное и символическое значение пространству китайского метрополитена.

Границы исследования

В данной диссертационной работе проведен анализ монументально-декоративных произведений для пространств станций метро с момента появления во второй половине XIX века до первой половины XXI века. Территориальные границы исследования: Представительные города с метрополитеном в Китае, России и Европе.

Степень научной разработанности темы

В профессиональной научной литературе китайских университетов существует большое количество исследований, посвященных монументально-декоративному искусству общественных пространств метро,

которые появилось в основном после 2000 года. В ранних исследованиях (около 2000 года) в основном изучались функции художественного произведения как средства культурной коммуникации, а также их согласование с архитектурным решением станций метрополитена. В этих исследованиях часто подчеркивается декоративная и эстетическая ценность произведений изобразительного искусства в общественных пространствах, например, в труде Хоу Нинга: «Исследование расположения и формы произведений общественного искусства и работ на станциях метро» (2006 г.). В 2010-е годы исследования монументально-декоративного искусства станций метрополитена постепенно расширяются, они включают в себя анализ взаимосвязи искусства и региональной культуры, обзор применения интерактивных и инновационных медиа-технологий, а также оценку социокультурной значимости и социальной полезности этих решений. Примером таких исследований могут служить докторская диссертация Сунь Цзина: «Research on Spatial Characteristics Expression of Metro Station Based on Regional Culture» (2018 г.) и работа Шэнь Юйшэна: «Metro Culture & Art» (2015 г.); труд Лю Тонга: «Research on Regional Cultural Characteristics of Xi'an Metro Public Art Design» (2011 г.). Изучение направления использования новых медиатехнологий в оформлении пространства метрополитена включает работу Цан Сюэ: «New Media Intervention in Metro Public Art» (2013 г.); сочинение Ван Пина: «Interaction Design Research on Metro Public Art» (2014 г.); труд Чэнь Либо: «Research on the Application of Interactive Media in Public Art under the Perspective of Internet Plus» (2015 г.); исследование У Динъю и Ван Хаочена: «Exploring the Feasibility of Interactive Public Art Intervention in Metro Space» (2016 г.).

Методы и стратегии проектирования освещены в книге Ву Динъю: «Creating Public Art in the Metro – From Viewing to Practice» (2016 г.); В работе профессора Танг Яли: «Subway·Public Art·Symbol – Theory of Designing Regional Artistic Symbols in Subway Space»[8], автор вводит идеи китайской и западной философии о «символах значения» в сферу

исследований художественного оформления метро. К 2020 году внимание исследователей постепенно переключилось на анализ социальных преимуществ и культурной ценности монументально-декоративного искусства в метрополитене. Также стало актуальным обсуждение того, как художественное пространство метро влияет на формирование имиджа города, на уникальность его стиля. Эти вопросы нашли отражение в работе Чжана Сяньнана: «Исследование искусства общественных пространств в пекинском метро и конструирование городского образа».

В России исследования в области монументально-декоративного искусства в метро проводятся в основном в контексте архитектуры, они сосредотачиваются на анализе истории и культуры метрополитена, на истории его развития и на формировании уникальных традиций. Например, работы: «Московский метрополитен им. В.И. Ленина» Пекаревой Н.А. (1958 г.); Костина Ольга Владимировна «Архитектура Московского метро, 1935-1980-е годы»; статьи Шумакова Н.И. и Измайлова И.; диссертация «Московский метрополитен как культурный феномен» Сантьягова В. О. (2016 г.). В исследованиях взаимодействия между пространством метро и изобразительным искусством особое внимание обращается на феномен синтеза искусств. Проблема данной группы исследований – не механическое соединение искусств, а именно синтез, слияние, преподающее возникновение нового художественного явления. О синтезе можно говорить всякий раз, когда различные искусства собраны в единую систему[9, с.23]. Этот дискурс касается взаимосвязи трех элементов, применимых в различных художественных направлениях: это стиль, цвет, форма, это вопрос их способствования созданию целостной пространственной среды. В частности, об этом говорится в статьях: «Синтез искусств в современной советской архитектуре» Швидковского О. А. (1972г.); «Архитектура станций петербургского метрополитена: проблемы стиля и взаимодействия искусств» Смирнова С. Е. (2017г.).

В исследовании Московского метрополитена Дрёмина О. Ю. «Художественная керамика в убранстве московского метрополитена. Проблемы стилового развития»[10]; и Ю. В. Дубровский (2016г.) [11] проанализировано развитие светового дизайна в Московском метрополитене. В свою очередь Викторovich Д. Ю. анализирует особенности московского метро и его связь с пассажиропотоками, обсуждая идею синхронизации моделей движения пассажиров с оформлением станций (2016)[12] .

Исследуемое в данной работе культурное явление в Европе и США называют «Transit Art». В 1870-х годах начались активные научные изыскания, связанные с развитием подземной инфраструктуры. Ученые из Европы, США, Японии и других стран достигли значительных результатов. Для Китая, который в основном следует западной модели строительства метро, исследования США Европы и Японии имеют важное значение. Американские ученые Кармоди Джон (Carmody John) и Стерлинг Рейманд (Sterling Raymand) предложили определение «пространственной последовательности» для метрополитена, что позволило включить общественные пространства метро в состав архитектурного и дизайнерского проектирования[13]. Сандра Блад Ворт (Sandra Blood Worth) из США, возглавляющая отдел «MTA Arts & Design» в Нью-Йоркском метрополитене, в своей книге «Along the Way: MTA Arts for Transit»[14] предоставляет важную информацию для понимания искусства в нью-йоркского метро. При изучении общественных пространств метро следует обратить внимание на книгу «The Jubilee Line Extension». Это подробное описание модели работы архитекторов метрополитена, обозначение зон ответственности различных специалистов (Кеннет Пауэлл, 2000 г) [15]. В последние годы европейские и американские исследователи выступают с инициативами по более плотной коммуникации между художественным сообществом и транспортными структурами, авторы рассматривают влияние искусства на транспорт и городскую среду. Тереза Эрин Энрайт (Theresa Erin Enright) (2022) [16], обращает внимание на то, как искусство взаимодействует с структурами

общественного пространства (Тереза Эрин Энрайт, 2022 г.)[17]. Также существуют исследования, посвященные поведению пассажиров при передвижении в пространствах метрополитена (Ruckle, Chelsea, 2011)[18].

Методология научного исследования

Исследование основано на рассмотрении проблемы художественного синтеза, эволюции стилистических направлений монументально-декоративного искусства в китайском метрополитене. Было проведено детальное изучение статей, научных материалов, фото и видеоматериалов, проектов, схем и чертежей, в том числе нереализованных проектов строительства метрополитена. В диссертации использовались следующие научные методы:

- метод историко-хронологического анализа позволил выявить основные этапы формирования монументально-декоративного искусства метрополитена как художественного явления;
- типологически-системный метод позволил нарисовать целостный облик оформления метрополитена в Китае, показать специфические особенности взаимосвязи и синтеза искусств обозначенного периода;
- в основу метода историзма положен гегелевский закон о неравномерности развития видов искусства в каждую конкретную историческую эпоху, в данном случае выбранный метод позволяет проследить качественные изменения в оформлении общественных пространств метрополитена;
- метод сравнительно-стилистического анализа позволил выявить и классифицировать формальные, колористические, композиционные и стилевые решения, составляющие целостное монументально-декоративное оформление метрополитена;
- метод структурно-графического анализа позволил определить и систематизировать проектные принципы и методы создания

произведений современного монументально-декоративного искусства для метрополитена.

Научная новизна исследования

1. В данной работе впервые выявлены и обобщены принципы проектирования монументально-декоративного оформления станций метрополитена в Китае. Сформированные в результате проведённого исследования методы проектирования учитывают текущие и будущие потребности страны, а также специфические особенности китайского метрополитена; они могут быть эффективно использованы при проектировании общественных пространств метрополитена.

2. В ходе исследования было проанализировано влияние произведений монументально-декоративного искусства, размещённых в метро, на психологические и поведенческие реакции пассажиров. Также исследование было посвящено эстетическому и когнитивному опыту, а также потребностям людей, находящимся в метрополитене. Результаты исследования смогут применяться в процессе разработки подземных линий для повышения качества проектных решений. Также предложенный в рамках исследования проектный подход предполагает особую перспективу в области социологии и психологии.

3. Данное исследование охватывает такие инновационные практики, новые материалы, технологии и концепции, как цифровое проектирование, дающее возможность улучшить взаимодействие между визуальной средой метрополитена и пассажирами.

4. Разработанная методика анализа «сюжета», используемая для изучения произведений монументально-декоративного искусства, применялась при размещении художественных объектов в общественных пространствах метрополитена с целью формирования единого сценария повествования.

Теоретическая значимость работы

1. Работа позволяет расширить и систематизировать теоретические знания в области дизайна и монументально-декоративного искусства, применимые для разработки общественных пространств метрополитена в Китае. Разработанные принципы будут полезны для практики дизайна и монументально-декоративного искусства, они лягут в основу теоретической базы будущих исследований в данной области.

2. Результаты работы послужат основой для проектирования оформления общественных пространств метрополитена в Китае. Итоги исследования обеспечат теоретическую базу для поиска композиционных решений, а также определения направлений использования отделочных материалов и технологий художественного производства.

Практическая значимость работы

Данная работа закладывает методологическую основу для развития новых направлений в дизайне общественного пространства метрополитена в Китае. Внедрение данного подхода приведет к следующим позитивным результатам:

1. К разработке методического руководства для муниципального руководства, используемого при планировании и строительстве общественных пространств метрополитена.

2. В определении эффективных методов проектирования для дизайнеров, художников и архитекторов, занимающихся разработкой общественных пространств метрополитена.

3. Материалы диссертации могут быть использованы в ходе дальнейшего изучения проектно-строительной практики формирования общественных пространств метрополитена и будут способствовать повышению общего уровня научного знания в области монументально-декоративного искусства.

4. Итоги работы будут содействовать популяризации истории и культуры Китая на национальном, региональном и муниципальном уровне.

Материалы диссертации можно использовать как инструмент при создании «бренда города».

5. Данное исследование содействует обогащению образовательной деятельности по формированию теоретических и практических знаний обучающихся, а также окажет помощь в развитии теории монументально-декоративного искусства и синтеза пространственных искусств при создании общественных пространств.

Положения, выносимые на защиту

1. Монументально-декоративное искусство метрополитена – динамично развивающийся синтетический вид изобразительного искусства, специфика которого определяется его контекстуальностью, разнообразием приёмов, своеобразием художественно-образного языка, нацеленностью на диалог со зрителем, актуальностью сюжетов и тем.

2. Художественная тема в проектировании общественных пространств метрополитена, отвечает вызовам времени, темпам и периодам строительства метрополитена.

3. В контексте применения новых технологий в монументально-декоративном искусстве метрополитена существует не только объективная необходимость, оно также является современным инструментом коммуникации, обеспечивающим интерактивный и персонализированный опыт. Пассажиры могут взаимодействовать с объектами искусства через интерактивные устройства, что усиливает чувство участия и эмоциональную резонансность.

Апробация результатов исследования

Результаты работы были изложены на девяти научных конференциях всероссийского и международного уровня, среди них: VI Международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы развития экономики и управления в современных условиях», 29 ноября 2023 г., Москва, Россия; VIII Международная научно-практическая конференция «Современный дизайн и проблемы высшей школы дизайна», 20 мая 2022 г.,

Москва, Россия; Международная научно-практическая конференция «Наука, технологии, искусство: теоретико-эмпирические и прикладные исследования», 30 апреля 2022 г., Нижний Новгород, Россия; Всероссийский круглый стол с международным участием «Современные тенденции компьютерного проектирования орнамента», 25 октября 2023 г., Москва; Всероссийская научно-практическая конференция молодых исследователей «ДИСК-2023», 13 – 16 ноября 2023 г., Москва; Межвузовский научно-практический круглый стол, посвященного памяти Бесчастнова Николая Петровича «Проблемы и перспективы преподавания творческих дисциплин в вузах дизайна и прикладного искусства», 29 – 30 мая 2023 г., Москва; IX Всероссийская научно-практическая конференция с международным участием «Современный дизайн и проблемы высшей школы дизайна», 19 – 20 мая 2023 г., Москва; Всероссийская научная конференция молодых исследователей с международным участием «Социально-гуманитарные проблемы образования и профессиональной самореализации» (Социальный инженер-2022), 12 – 16 декабря 2022 г., Москва; Всероссийская научно-практическая конференция в рамках Всероссийского форума молодых исследователей «Дизайн и искусство – стратегия проектной культуры XXI века», 14 – 17 ноября 2022 г., Москва.

Публикации

Основные положения диссертации были изложены в рамках четырех научных конференций, а также опубликованы в 10 печатных работах, 4 из которых – в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России.

Структура и объем диссертационной работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, выводов по каждой главе, заключения, списка литературы, приложений. Работа изложена на 222 страницах машинописного текста, содержит 71 рисунок и 4 таблицу. Список литературы включает 138 библиографических и электронных источников.

ГЛАВА 1. ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ДЕКОРАТИВНОГО ИСКУССТВА В МЕТРОПОЛИТЕНЕ

1.1. Предпосылки формирования и развитие монументально-декоративного искусства в метрополитене во второй половине XIX начале XX столетия

В рамках исследования необходимо было создать единую понятийную базу, определить ключевые значения. Метрополитен (или метро) - это городская подземная рельсовая система, используемая для перевозки пассажиров. Метрополитен представляет сеть тоннелей и станций, соединенных между собой транспортными коммуникациями и обслуживаемыми поездами [19]. В разных государствах существуют различные названия метрополитена. Три самых распространенных названия – это «метро», «метрополитен» и «подземка» («Underground», «Metro» и «Subway»). В британском метрополитене преимущественно используется термин «Underground» как, например, в «London Underground». Во франкоязычных и испаноязычных регионах континентальной Европы преобладает название «Metro», как в Парижском метрополитене («Métro de Paris»). В Северной Америке распространено использование «Subway», как в «New York City Subway». В континентальном Китае обычно используется термин «метро» как, например, в Шанхайском и Гуанчжоуском метрополитенах, однако в Пекине используется наименование «метрополитен». На Тайване (Китай) метро обозначается как «MRT» (полное название – «Mass Rapid Transit System»), происходящее от английского «Mass Rapid Transit»; в Гонконге (Китай) также используется термин «метро», но на английском языке принято называть его «Mass Transit Railway» (обозначается как MTR), что переводится как «система массового транспорта».

Метро – это результат эволюции общественного транспорта, техническое и творческое достижение человечества, символ городской цивилизации. Как показала практика, в городах с насыщенным уличным движением необходима сеть внеуличных железнодорожных коммуникаций, среди них метро является

наиболее востребованным видом пассажирского транспорта [20].

Метро представляет собой один из видов городского общественного транспорта. В процессе развития современных городов метро стало основной сетью городского общественного транспорта, обладающей такими характеристиками, как высокая скорость, большой объем пассажироперевозок и низкое энергопотребление. Благодаря метро удаётся решить такие задачи, как снижение загруженности городских дорог, оптимизация городского планирования, экономия энергии, снижение экологической нагрузки, содействие социально-экономическому развитию и др.

История развития мирового метрополитена насчитывает более сто шестьдесят лет. Первый проект метрополитена был предложен как ответ на стремительный рост населения Лондона и усиливающиеся транспортные заторы. Метрополитен как новая транспортная система возник в Великобритании. На тот момент именно Великобритания обладала техническими возможностями и материальными ресурсами для реализации этого амбициозного проекта. Промышленная революция в Великобритании привнесла ряд таких изменений, как внедрение новых материалов, включая сталь и железо, увеличение числа квалифицированных рабочих, изменение методов производства и многие другие. С одной стороны, расширение городских территорий и рост населения стимулировали потребность в новой транспортной системе, с другой - появились новые технические возможности для ее создания [21].

Промышленная революция в Великобритании и небывалая индустриализация стали драйферами стремительного развития всей страны. В XIX веке Лондон как мировой порт и коммерческий центр добился небывалого успеха, став одним из крупнейших и наиболее процветающих городов в мире. В 1801 году была проведена первая национальная перепись населения в Великобритании, фактическое количество жителей Лондона составило 900 000 человек, к 1811 году этот показатель вырос до 1 050 000

человек, а к 1831 году население Лондона достигло 1 595 000 человек [22].

Быстрый рост населения города требовал реорганизации транспортной системы Лондона. Лондонский городской совет вынужден был организовать комитет по транспорту, приглашая общественность для обсуждения транспортных проблем. В 1854 году Лондонский городской совет (Common Council) утвердил предложение Чарльза Пирсона (Charles Pearson) об использовании в городе паровых транспортных средств и об организации подземного железнодорожного сообщения для решения задачи транспортной загруженности в центре города. После многократных задержек и преодоления технических проблем (рис. 2) 10 января 1863 года была официально открыта первая в мире линия метро от Паддингтона (Paddington) до Фарринг Стрит (Farring Street) под названием «Метрополитен» (рис.1.1)



Рисунок 1.1 – Первая линия Лондонской мелкого залегания строилась открытым способом. 1861 г. Источник изображения: https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/19500

С этого момента в Лондоне начался период масштабного строительства метро. В декабре 1865 года была открыта первая линия подземки, ведущая к улице Мургейт (Moorgate Street). К 1876 году метрополитен Лондона простирался уже до Олдгейта (Aldgate). В 1868 году в роли основной стала

функционировать кольцевая Лондонская линия: метрополитен-дистрикт-рейлвей (The Metropolitan District Railway). Эта линия простиралась от Южного Кенсингтона (South Kensington) до Вестминстерского моста (Westminster Bridge) и соединяла несколько веток городского метрополитена [23]. К 1884 году строительство лондонского кольца метрополитена было официально завершено. В лондонском метро была использована необычная схема движения поездов, распределяющая потоки пассажиров наиболее эффективно: в то время, как большинство радиусов двигались по часовой стрелке, кольцевая ветка (дистрикт) двигалась в обратном направлении. Таким образом к концу XIX века Лондон уже располагал относительно совершенной системой городского метрополитена (рис.1.2).



Рисунок 1.2 – Схема Лондонского метрополитена 1889 г. Источник изображения: <https://transitmap.net/london-1889/>

Строительство метро в значительной мере смягчило проблемы транспортной загруженности в крупных городах, были переосмыслены традиционные формы передвижения в условиях мегаполиса. Метро обеспечило горожан безопасным, удобным и эффективным средством транспорта, повысило качество жизни, метро способствовало урбанизации пригородов Лондона, активизировало процессы развития городской

экономики. Лондон продемонстрировал жизнеспособность подземного рельсового транспорта в крупных городах, в результате чего многие страны мира начали процесс создания своих собственных линий метро.

Активное развитие Лондонского метро продолжалось с половины XIX до первой трети XX века. Архитектура лондонского метрополитена характеризовалась использованием кирпичных арок и сводов, пространство метро отличала простота и лаконичность. К концу XIX века началась эра электрических поездов, что привело к значительным изменениям в специфике проектирования и строительства подземных станций.

С 1863 по 1900 год семь городов мира открыли новые метро, в том числе Париж (Франция), Берлин (Германия), Будапешт (Венгрия), Вена (Австрия), также метро было открыто в США: в Чикаго и Бостоне. С 1901 по 1950 год, из-за последствий двух мировых войн строительство станций метрополитена во всем мире замедлилось. В 1927 году метрополитен был построен в 13 городах, включая Токио.

Отдельно заслуживает внимание история возникновения и развития московского метрополитена. Рост населения Москвы в начале XX в. делал задачу оптимизации пассажирских перевозок всё более актуальной. В 1920-1930 гг. Москва столкнулась с транспортным кризисом: транспортная инфраструктура города, созданная в дореволюционный период, разрушалась и нуждалась в реконструкции [24]. Однако по целому ряду причин, в первую очередь финансовых, она не была реализована [25]. В июне 1931 г. Пленум ЦК ВКП(б), проанализировав сложившуюся ситуацию, пришел к выводу, что необходимо немедленно приступить к подготовительной работе по строительству метрополитена в Москве как «...главного средства, разрешающего проблемы быстрых и дешевых людских перевозок» [26]. Первая линия московского метрополитена, обозначенная Красной линией, была официально открыта 15 мая 1935 года – это была первая линия метро в СССР.

После Второй мировой войны процесс урбанизации распространился за

пределы отдельных стран Западной Европы и Северной Америки, став глобальным трендом. В развивающихся странах процесс урбанизации заметно ускорился: если в 1950 году городское население в мире составляло всего 15,8%, то к 1980 году это число почти удвоилось и выросло до 30% [27]. В период относительной стабильности в странах Европы и в США количество новых станций метрополитена по всему миру резко возросло. В 1960 – 1980-е годы такие города, как Москва, Лондон, Париж, Берлин, Нью-Йорк, Вашингтон, Чикаго и Токио, в основном завершили активное строительство своих метро. Точки активного развития метростроения начали перемещаться в регионы, переживающие экономический подъем: в Азию и в Южную Америку [28].

В начале XXI века заметно ускорилось развитие метрополитена в развивающихся странах. К концу весны 2023 года метрополитен существовал по всему миру в 194 городах 62 стран [29]. В настоящее время метро является неотъемлемым атрибутом современного города и стало играть ключевую роль в городской транспортной системе (рис.1.3).



Рисунок 1.3 – История развития метрополитенов в городах мира

1.2. Эволюция приёмов художественного оформления метрополитена в XX - первой четверти XXI века

Система метро возникла как результат трансформации городов, как следствие появления предприятий и фабричных районов; транспорт же был необходим для эффективной перевозки рабочих от мест проживания к местам работы. Таким образом, лондонское метро первоначально отвечало именно этой функции, было простым, функциональным средством, рассчитанным на максимально большое число пассажиров, ограниченным по площади и лишенным декоративного убранства. За рубежом в конце XIX – начале XX века строительная практика метрополитена развивалась постепенно и, естественно, в определенном взаимодействии со стилистическими тенденциями, характерными для архитектуры в целом. При сооружении метро более или менее оригинальное архитектурное решение подучали в метро только входные группы; это объяснялось необходимостью включения их в окружающую застройку [30, стр.27]. Архитектурный облик станций и их декоративное наполнение создают уникальный облик каждой системе метро, а художественные элементы, использованные в декоре метрополитена, позволяют выразить культурные особенности региона и даже страны. Поэтому метро воспринимается как своеобразная «витрина», отражающая характер и особенности города [31]. Под влиянием различных социальных систем, региональных культурных особенностей, художественных тенденций, экономических и политических факторов пространство станций метро в разных странах, регионах и городах отличается стилистическими и архитектурными особенностями [32, с.48]. (Таб.1)

Неоклассический стиль, господствовавший в первой половине XIX века, примерял на себе формальные приёмы Древней Греции и Рима. При этом, как правило, некоторые декоративные исторические стили упрощаются и выражаются с помощью современных материалов, придавая художественным произведениям новый облик. Под влиянием неоклассического стиля лондонский метрополитен, построенный в конце XIX века, продолжил

следовать классическим принципам как во внутреннем оформлении, так и во внешнем убранстве, избежав влияния модернистского движения [33].

Таблица 1 – Эволюция декоративного искусства в метро, протекавшая под влиянием различных художественных стилей

художественный стиль	Пространственные характеристики метрополитена	культурный фактор	Представительские станции метро
Неоклассицизм (19-го века до конца 19-го века)	Переосмысление традиционной архитектуры. Использование стали и стекла, использование исторических стилей через упрощение.	Художественно-пространственное решение станции в контексте «эстетики историзма»	Лондонский метрополитен Станция « Gloucester Road », « Baker Street tube station », «Notting Hill Gate»(1868г.)
модерн (конец XIX века)	Декоративное оформление станций растительными орнаментами, элементами иконографии модерна, применяются витражи, металлические конструкции.	Архитектура станций метро характеризуется использованием мотивов, связанных с природой, культурой и национальными традициями.	Станция метро «Дофин»(Dauphine) и «Abbes». Станций «Covent Garden», «Chalk Farm»(1907г.) (Лондон, Англия)
постконструктивизм и Ар-деко (1920-1930 гг.)	Геометрические формы, линии и узоры сочетаются с выразительными материалами и декоративными элементами.	Свободные, современные и динамичные пространства, подчеркивающие индустриальность метро. Оформление дополняют произведения монументально-декоративного искусства, мозаичные панно, скульптура, мозаика.	«Кропоткинская» (1938г.) «Маяковская» (1938г.) «Аэропорт» (1938г., Московское метро), «51st & Lex Art Deco»(США), «Klosterstern» (1929г. Германия) «Southgate» (1933г., Лондонское метро)
Эстетика власти (1930-1950 гг.)	Переосмысление классических стилей. Стремление к максимальной декоративной выразительности.	Метрополитен рассматривается как символ эстетики государства, оформление станций подвержено воздействию национальной идеологии.	Московские станции метро «Комсомольская». «Новокузнецкая» (1943г.), «Электrozаводская», «Октябрьская» (1953г.)
Модернизм (1960-х гг.)	Архитектура преимущественно определяется строительными материалами и конструкциями. Основными	Станции метро рассматриваются как функциональные пространства	Красная линия Вашингтонского метрополитена(1976г.США); Станции монреальского метрополитена, Канада «Place-des-Arts» (1966г.),

	элементами станций метрополитена становятся железобетонные и стеклянные структуры.		«Berri-UQAM» (1966г.) «Peel Station», 1966г. Московская станция метро «Университет», «Спортивная», «Баррикадная» (1972)»; «Кузнецкий Мост» (1975); «Ботанический сад» (1978), «Авиамоторная» (1979)
Постмодернизм (1970 - 1990-х гг.)	Слияние функционального пространства и художественных форм. Пространство стремится к индивидуальному самовыражению. Пространство обладает символическими и метафорическими характеристиками.	В пространство станций метро вновь интегрированы декоративные элементы, отражающие нарративы города, региона или страны.	Станция метро «Крестовский остров» (Санкт-Петербург), «Боккенхаймер-Ватт» («Bockenheimer-Watt») во Франкфурте, станция метро «Неаполитанский университет» (Naples University).
Неомодернизм (В конце 1990-х гг.)	Внимание на отображение пространственной гуманистической среды и исторического контекста. Акцент на интеграцию технологий в пространство метро.	Метро рассматривается как художественное пространство для воспроизведения мотивов городской культуры.	«Stadium MRT station» (2010г.), «CC4: Promenade» (2010г.). Метро Лиссабона в Португалии, Большая кольцевая линия Московского метрополитена (2023 г.); Шэньчжэньский метрополитен, Линии 7, 8, 10, 14 (Китай) 19-я линия пекинского метрополитена (2021г., Китай)

В конце XIX века в европейских странах возник стиль «модерн». Он явился реакцией на резкую индустриализацию и оскудение форм искусства. Художники модерна использовали как отсылки к традиционным декоративным стилям, так и пропагандировали поиск новых форм, основанных на образах природы. Часто использовались анималистические и растительные орнаменты, переплетающиеся цветы и травы, а также специфические плавные формы и извилистые линии. В искусстве модерна наряду необычными образами, смело использовались новые технологии и материалы [34, с.51]. Движение модерн оказало большое влияние на архитектуру и оформление внутренних пространств европейского метро того времени. Первой страной, использовавший стиль «модерн» в оформлении

метро, стала Венгрия. Это произошло в 1886 году, в год 1000-летия основания венгерского государства. Чтобы подчеркнуть экономическое и технологическое развитие страны, повысить национальное самосознание было принято решение об устройстве первой линии метрополитена в Будапеште, которая стала первой линией метро на европейском континенте. При утверждении проекта строительства метро городской совет Будапешта выдвинул в качестве условия необходимость эстетического оформления станций. Основной идеей должно было стать развитие промышленных технологий, выполненных в образах «модерна» [35]. Франция являлась родиной и центром стиля «модерн». Построенное в то время парижское метро стало одной из знаковых точек в развитии стиля «модерн». В 1898 году городская администрация Парижа пригласила архитектора Гектора Жермена Гимара (Hector Guimard, 1867-1942гг.), работавшего в стиле «модерн», для проектирования входных групп станций парижского метро. В задании на проектирование станций парижского метро, которое было представлено Гимару, содержалось условие объединить искусство и технику, помимо этого проект должен был обладать яркими стилистическими чертами [36, с.99]. Каждый элемент входных групп метро Парижа – это конструкции, украшенные множеством органических мотивов, они не копируют какие-либо конкретные формы растений, но передают живую энергию растительного мира. Все конструкции окрашены в зеленый цвет, который гармонирует с органическими растительными формами, и помимо этого, напоминают исторические здания Парижа с их бронзовыми деталями, создавая ощущение глубокой исторической связи (рис.1.4). С 1899 по 1913 год Гимар спроектировал 141 станцию метро для города Парижа, которые стали одними из самых важных построек того времени. В начале XX века оформление станций на Западе (например, США, Германия, Великобритания) отличалось простотой и функциональностью, с декором, состоящим из простых элементов. Цветная керамическая плитка и мозаика использовались преимущественно локально, чтобы оформить название станций или украсить

элементы конструкций.



Рисунок 1.4 – Входы и выходы метро в стиле модерн в Париже, Франция.

Источник изображения: http://k.sina.com.cn/article_3636596117_d8c20d95001003cwt.html/

Стоит отметить, что в наше время детали в стиле «модерн» вновь вернулись в пространства метрополитена в качестве «классических элементов», например, металлическая рама в духе «модерн», с мозаичными декоративными панно на станции московского метро «Достоевская» (2021г.). На станции «Славянский бульвар» (2008г.) металлические декоративные элементы с ярко выраженными растительными узорами используются в оформлении визуальных коммуникаций, сидений и светильников. Использование современного языка дизайна, воссоздающего классику – это не только дань уважения истории и культуре прошлого, но и отражение культурного разнообразия.

С 1920-х годов новый стиль «ар-деко» стал популярен благодаря своей элегантности и художественному богатству. Характерные черты «ар-деко» – это смелые геометрические узоры, симметрия, использование выразительных материалов (таких, как мрамор и нержавеющая сталь), оригинальные орнаментальные детали и декоративное освещение. Эти элементы создают одновременно современный и привлекательный образ, отражая эстетику и культурную суть 1930-х годов. Данный стиль оказал значительное влияние на дизайн станций метро в нескольких странах (Германии, СССР, США и др.).

К примерам советского постконструктивизма или «ар-деко» можно отнести ряд станций московского метрополитена, созданных с 1930 годы. В этом архитектурном ключе был разработан пластический тип «негативной архитектуры», в котором «масса внутреннего пространства не организуется, а удаляется» [37]. Яркие примеры этого стиля – станции метро «Аэропорт», «Маяковская», «Кропоткинская» и «Площадь революции», созданные выдающимся архитектором Алексеем Душкиным. Архитектурная композиция станции «Маяковская» (Рис.1.5) представляет собой уникальное сочетание инновационных конструктивных решений и выразительного художественного оформления. Использование стальных колонн, девятиметровых пролётов арок и эллиптических куполов создаёт впечатление простора и пластической свободы, а мозаичные панно Александра Дейнеки усиливают выразительность и тематическую завершённость архитектурного пространства подземного вестибюля. Станция «Маяковская» является ярким примером успешного применения новых архитектурных приёмов в оформлении подземных сооружений.



Рисунок 1.5 – «Маяковская», Замоскворецкая линия, 1938г. Источник изображения: <https://mungfali.com/post/F88732E389483B92E504FAB0E8D140EFC96B60FE>

Ряд станций первой очереди московского метро был выполнен в стиле «ар-деко». Одной из самых известных станций является «Маяковская», созданная А. Н. Душкиным, и оформленная А. А. Дейнекой. Она открылась в 1938 году и стала символом советского «ар-деко» с ее обилием металла, мозаики и геометрических форм. Станция украшена мозаичными панно, изображающими идеализированные сцены из жизни Советского Союза. Другая знаковая станция – «Динамо» также отражает в своем решении характерные черты «ар-деко». Станция построена в 1935 году по проекту Я. Г. Лихтенберга и Ю. А. Ревковского и должна была больше соответствовать духу «ар-деко». Планировалось, что своды станции лягут на два ряда металлических колонн, в отделке вестибюля предполагалось использовать светло-зелёный мрамор с бронзовыми барельефами на спортивные темы.

Искусство влияет на формирование общественных пространств в метро настолько сильно, что оно способно не только отражать тенденции времени и этапы развития творчества, но также отображать ценности и идеологию конкретного региона или страны. В конце 1920-х – начале 1930-х годов, после успешной реализации плана Первой пятилетки (пятилетнего плана развития Советского Союза) индустриальная мощь страны стремительно возросла а позиции государства на международной политической арене существенно укрепились. Как первая социалистическая страна в мире Советский Союз был уникальным явлением в различных областях: в политике, экономике, культуре и искусстве, демонстрируя тем самым решимость людей построить мощное социалистическое государство. Московский метрополитен был заложен в 1930-х годах и являлся результатом высокого уровня развития науки и техники, сочетающегося с социалистической идеологией государства. Советская архитектурная практика этого периода анализируется в работе в контексте архитектуры «ар-деко», существовавшей в странах Европы и в Соединенных Штатах неотрывно от архитектурной практики данного периода. Новый этап развития творчества вчерашних лидеров авангарда

характеризовался переходом к эклектике, ставшей к концу 1930-х годов безальтернативной эстетической программой власти [38]. Первая очередь московского метрополитена, построенная к 1935 году, уникальна тем, что участие в архитектурных проектах принимали и архитекторы-неоклассики и архитекторы-конструктивисты. При создании первой очереди метро было продемонстрировано все разнообразие архитектурных течений, которые существовали на тот момент [39]. Например, станции «Комсомольская» и «Охотный ряд» выполнены в неоклассическом стиле, а станция «Красные ворота» является сочетанием неоклассики и конструктивизма. Художественный авторитет метростроения завоевывался в 1930-е годы, в пору сооружения первых очередей линий и станций метро. Впечатление, производимое на людей «подземными дворцами», было столь ошеломляющим, что пуск первой очереди метро связывался с наступлением новой «метрополитеновской эры», когда вместе «с городом совершенствуются и люди, которые в нем живут» [40].

В этот период Советский Союз подчеркивал значимость искусства в процессах строительства социалистического общества. Одной из главных задач первой очереди Московского метрополитена считалась демонстрация преимуществ социалистического строя перед капиталистическим на контрасте с аскетизмом лондонского, парижского метро и других подземных сооружений [41, с.102].

Метро со второй по четвертую очередь московского проекта имело уже определенное стилистическое единство, это направление получило название «Большой стиль», также иногда оно именуется как «Сталинский Ампи́р» (Рис.1.6.). В отношении конкретных стилистических решений руководство СССР также продемонстрировало приверженность классическим формам и фигуративности изображений в оформлении сооружений. Проведенный в начале 1930-х гг. конкурс на здание Дворца Советов и очередная стилевая ломка заставили советских зодчих и мастеров монументально-декоративного искусства вновь заговорить о синтезе трех искусств с позиций классической

эстетики, что привело к необходимости теоретического обоснования и корректировки данного понятия методом, получившим название «соцреализм». В результате профессиональная проблематика непременно должна была найти свое обоснование в необходимых идеологических доктринах [42, с.205]. В это время появилась концепция строительства метрополитена как подобия «подземного дворца».

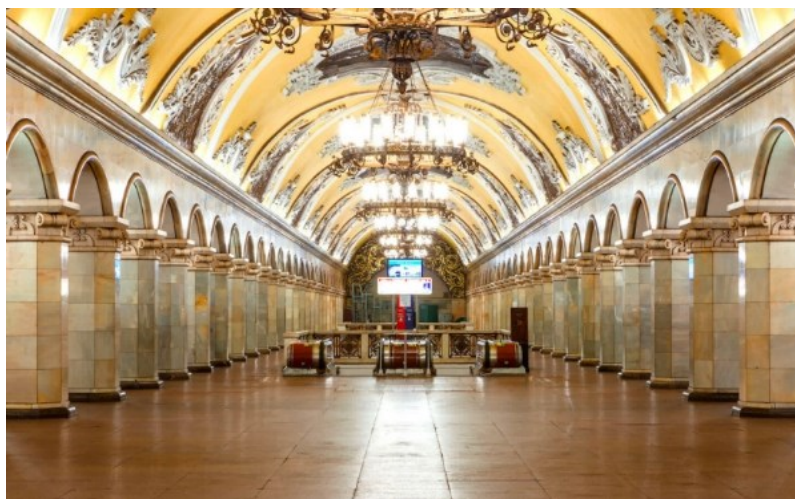


Рисунок 1.6 – Станция «Комсомольская» московского метро, 1952г. Источник изображения: [https://trashbox.ru/link/2020-01-23-face-recognition-system-in-mos cows-metro](https://trashbox.ru/link/2020-01-23-face-recognition-system-in-mos-cows-metro)

Это направление опиралось на закономерности ордерной системы и отличалось применением укрупненных, монументальных форм, богатством наружной отделки, обилием барельефов и круглой скульптуры в оформлении станций [43, с.36.] «Дворцовый стиль» стал доминирующим направлением, в результате в проекты метро внедрялись наиболее дорогие материалы. Художники из различных областей изобразительного искусства также начали принимать участие в реализации проектов, например, мозаика и нержавеющая сталь в оформлении станции «Маяковская», а также скульптурный декор станции «Площадь Революции». Украшая станции, архитекторы, художники и скульпторы маркировали отвоеванное у природы пространство знаками торжествующей идеологии, превращая их во дворцы и храмы, доступные лишь настоящему советскому человеку [44]. Сегодня,

можно говорить о том, что московский метрополитен являлся подлинным художественным экспериментом, состоявшем в переносе классических стилей в оформление современной транспортной среды.

После смерти Сталина Н. С. Хрущев 1954 году подписал постановление «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве» [45, с.57]. В результате произошли фундаментальные изменения в концепции строительства и оформления метрополитена, а также в стилистике и форме монументально-декоративного искусства, используемого в пространстве метро. Величественный пространственный масштаб, беспрецедентное взаимодействие между роскошными украшениями и монументальным искусством в архитектуре метро стали самым ярким свидетельством «эстетики власти». Традиции, заложенные проектировщиками московского метро, приобрели значение эталонного образца, с которым должны были соизмерять свои решения создатели подземных магистралей в других городах страны [46, с. 36]. Этот художественный приём оказал глубокое влияние на оформление метрополитена в странах Восточной Европы, а также на такие государства социалистического лагеря, как Китай и Северная Корея. Пхеньянский метрополитен (рис. 1.7), построенный в 1966 году, имеет ту же архитектуру и декоративное оформление, что и московский метрополитен. Он наполнен фресками и мозаиками, изображающими события Корейской революции, украшен хрустальными люстрами, мраморным декором. Архитектурный стиль станций имеет мало связи с исконно корейской культурой. Очевидно, что Пхеньянский метрополитен - типичный пример того пространства где идеология становится отправной точкой в формировании художественного облика объекта. Метро в Пхеньяне строилось по лекалу московского аналога и оказалось под влиянием советских идеологических концепций и политической системы. Также, как и московское метро, Пхеньянское метро транслировало символы величия государства, его социально-политической системы.



Рисунок 1.7 – интерьера станции метро Пхеньяна. 1970-е гг. Источник изображения: https://www.aviasales.ru/psgr/article/north-korea-notes?subid=dg_ru.2022-01.w04.psg_active.i1.v1-2&guid=1a22f56e-2bdb-42dc-985e-88c0616afb9

Культура модернизма является неотъемлемым атрибутом дизайнерской деятельности, глубоко влияющим на творческие концепции Запада. Зародившись в Европе в начале XX века, это художественное течение после Второй мировой войны быстро распространилось в США и стало популярным по всему миру. Применительно к архитектуре термин «модернизм» стал широко использоваться только с 1960-х гг. [47]. Основная концепция «модернизма» заключалась в выделении «функции» как основы проектного решения. «Модернизм» придерживался принципа борьбы с украшательством, уделяя особое внимание удобству, экономической эффективности и рациональной организации процессов производства. Индустриальный характер прослеживается и в материалах, и в колористической гамме, где в палитре преобладают такие нейтральные оттенки, как черный, белый и серый. В качестве основных строительных материалов используются бетон, стекло и сталь, архитектурные пространства становятся простыми и открытыми. В сооружениях выделяются стеновые и каркасные конструкции, формирующие новый архитектурный облик, выражающий принцип «меньше значит больше», [48]. Под влиянием

модернизма архитектурное пространство метро в середине XX века также отражали функциональные особенности среды как с технологической, так и художественной точек зрения.

Метро Монреаля, открытое в 1960-х годах, также, как и московское метро того времени, характеризуется тем, что оформление каждой станции в общей художественной системе – уникально. Всё метро Монреаля стало образцом модернизма, а станция «Berri-UQAM» является одним из ярких примеров. Монреальское метро также является одним из первопроходцев в области декоративного оформления подземных станций в странах Запада. Такая практика ранее была характерна для стран социалистического лагеря (как, например, московское метро). На более чем 50 станциях установлено свыше 100 произведений изобразительного искусства, включая скульптуры, витражи и росписи. Следует отметить, что декоративное искусство в монреальском метро представлено исключительно абстрактными произведениями. При выборе материалов использовалась керамика, металл, стекло, бронза, мрамор и др. Световое оформление метро также становится элементом выразительности в архитектурном пространстве станций. Например, большой витраж, установленный на станции Макгилл (автор Nicolas Sollogoub), изображает историю Монреаля с 1800 по 1870 год. Произведение «Circles» (автор Jean-Paul Mousseau, рис. 1.8) на станции «Peel Station», выполненное из глазурованной керамики, включает в себя 54 круга, украшающих стены и пол станции. Выразительные функциональные пространства и продуманные композиции, сопровождаемые яркими абстрактными образами, придают среде метрополитена изобразительную многомерность.

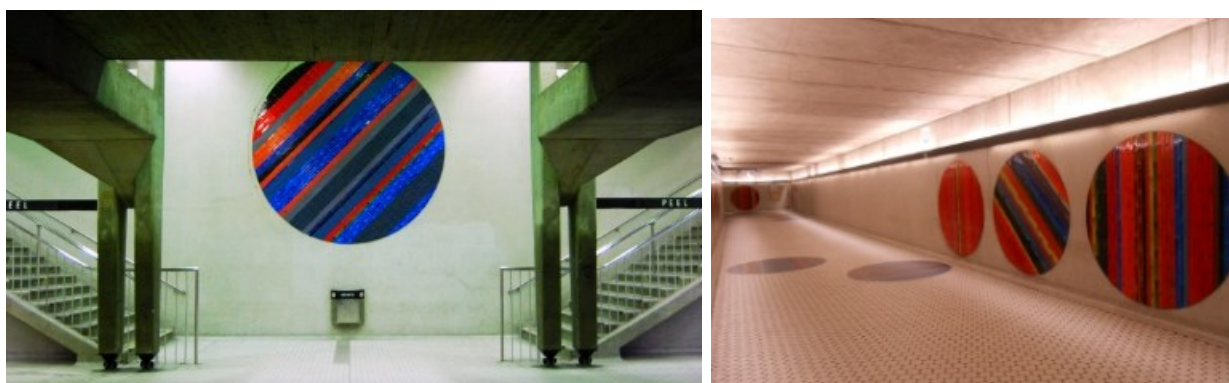


Рисунок 1.8 – Мозаичные декоративные панно «Peel Station», станции «Peel Station», 1966г. Источник изображения: https://ru.m.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Metropool_montreal.jpg

В 1970-1990-е гг. монументально-декоративное искусство в общественных пространствах метрополитена подверглось влиянию постмодернизма (Postmodernism). Одно из понятий, охватываемых художественным направлением «постмодернизм» – это «исторический контекст». Постмодернизм не только транслирует историческую преемственность, но и отражает прорыв традиционного композиционного мышления при оформлении интерьеров с использованием художественных стилей. В архитектуре постмодернизма «игра» с классическими элементами становится нормой, при этом можно встретить измененные пропорции арок, или детали античного ордера, отделенные друг от друга. Абстрактные формы и классические элементы сплетаются воедино, формируя сложный, современный облик. Использование метафор способствует формированию в сознании зрителей художественного образа, в котором сливаются современность и традиция, разум и чувственность.

Санкт-Петербургская станция «Крестовский остров» (рис. 1.9) (архитекторы Г. А. Васильев, Е. М. Рапопорт, 1999) является еще одним характерным примером использования приёмов постмодернизма в архитектуре сооружений метрополитена [49]. В её решении сочетаются исторические и современные элементы; вестибюль полностью облицован тонированным стеклом, а открытая ордерная аркада, отделана пудостским

камнем; эти материалы и элементы представлены в резком контрасте. На платформе станции, между колонн находится мозаичное панно. Оно выполнено с использованием традиционной техники «римской мозаики», демонстрируя строгий стиль а композиции и в пластическом решении. На торцевых стенах станции установлены зеркала, создающие иллюзию бесконечного пространства. Открытие пространства во вне, создание иллюзии «наземного павильона» – этот характерный для метрополитена прием здесь решен совершенно по-новому.

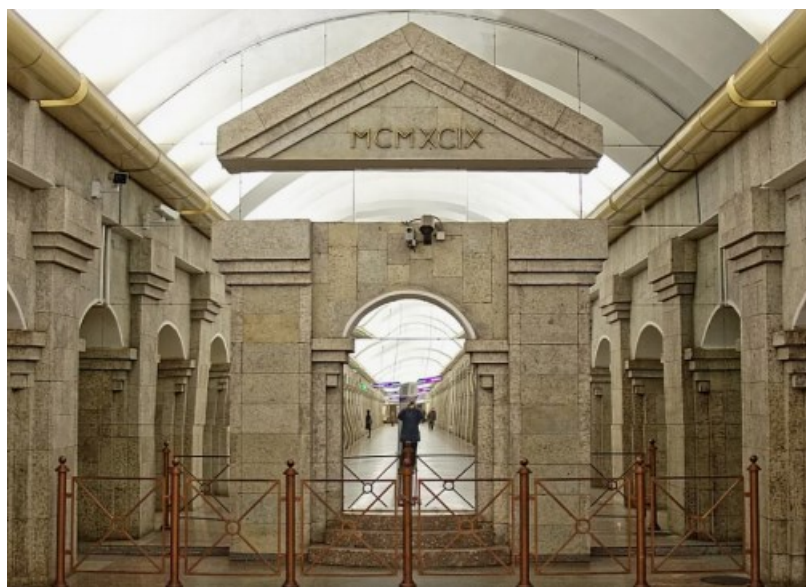


Рисунок 1.9 – Станция «Крестовский остров», Фрунзенско-Приморская линия, Петербургский метрополитен, 1999г. Источник изображения: <http://rasfokus.ru/photos/applicants/photo3598153.html>

Начиная с 1990-х годов, хай-тек, минимализм и неомодернизм в метро – это, прежде всего, соревнование модных столиц [50]. В начале XXI века в метрополитене набирает популярность неомодернистская архитектурная эстетика. Неомодернизм (Neo-Modernism) сформировался как реакция на монополию постмодернизма и модернизма в архитектуре. Неомодернизм постоянно корректирует концепции модернизма, делая их более человечными, пропорциональными действительным потребностям человека. Неомодернизм также преодолевает крайности раннего модернизма, делая

общественное пространство более живым, эмоциональным, в том числе за счет декоративных приемов. Неомодернизм продолжил рационалистическую линию развития архитектуры. Это творческое направление обращается к идеям модернизма 1920–1930-х гг. Неомодернизм отходит от жесткости и прагматичности модернизма, он базируется на новых принципах организации пространства, на инновационных материалах, конструкциях, технологиях [51]. Применение приёмов неомодернизма дает возможность сделать подземную среду более разнообразной и сложной. Под влиянием идей неомодернизма архитектура метро в разных странах мира стала многообразнее и выразительнее, а в дизайне станций появились уникальные черты. Однако главное, что привнес неомодернизм в архитектуру метро, это гуманистичность: черты этого направления стали символом неомодернистского подхода в архитектуре метро.

Неомодернизм можно воспринимать как архитектурный стиль, созданный глобальной культурой [52]. С развитием городов и с расширением сетей метрополитена оформление пространства метро во многих странах в начале XXI века стало использовать новый, универсальный подход неомодернизма. Например, в Германии, России, Сингапуре, Республике Корея, в Китае и в других странах технологичный стиль, объединяющий современную эстетику и местные культурные особенности, стал визитной карточкой больших городов.

Общая концепция девятнадцатой линии пекинского метро, которая открылась в 2021 году, направлена на интеграцию традиционной пекинской культуры с современным технологичным дизайном. Переосмысление и модернизацию традиционных элементов культуры можно увидеть на станциях девятнадцатой линии пекинского метро. Например, станция «Пинганли» (рис.1.10), где в основе оформления внутреннего пространства применены кубические и округлые формы в сочетании с открытыми зонами.

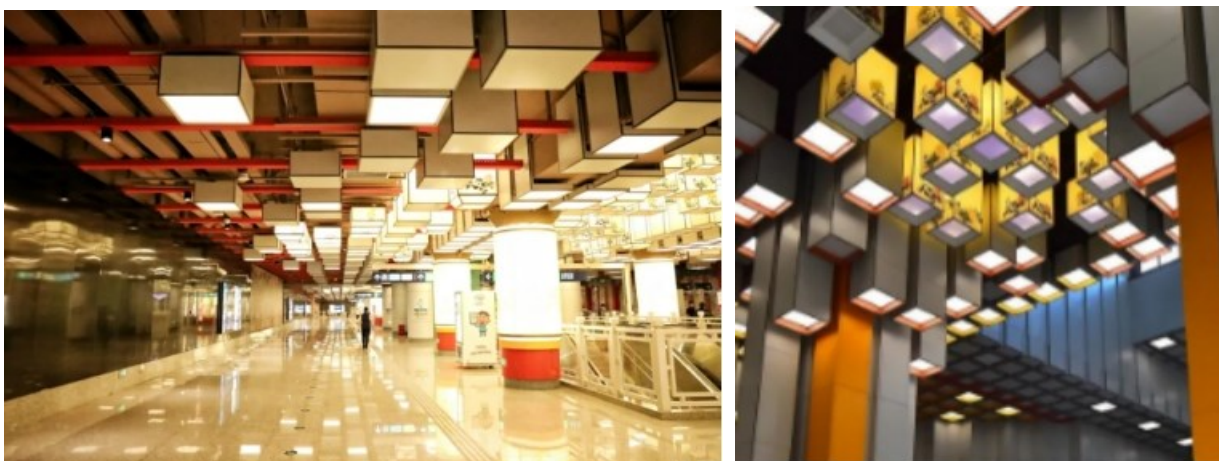


Рисунок 1.10 – Станция «Пинганли», XIX линия пекинского метрополитена, 2021г. Источник изображения: <http://www.xiaohongshu.com/discovery/item/62f642090000000012026328>

На этом фоне оформление Большой кольцевой линии московского метрополитена (БКЛ) также является отражением эстетики неомодернизма. На Большой кольцевой линии Московского метрополитена также использована сдержанная цветовая палитра. Сочетание серого, черного и белого цветов становится основным в дизайне многих станций московского метрополитена. Эти нейтральные оттенки дают ощущение сбалансированности, утонченности и современности в визуальном восприятии пространства. Такой прием также использован в реконструкции старых станций московского метро. Например, на станции метро «Коломенская», «Каширская» и «Варшавская» вместо первоначально использованного полихромного натурального камня были положены преимущественно черные и белые плитки, что создало ощущение единого и гармоничного эффекта в решении пространства станции.

1.3. Этапы развития монументально-декоративного искусства в китайском метрополитене

Поскольку в первой половине XX века Китай был охвачен войной, строительство метрополитена началось почти на столетие позже, чем в других странах мира. После основания Китайской Народной Республики в 1949 году и разработки двух пятилетних планов развития Китай значительно

укрепился в экономическом и социальном плане, в связи с этим подъёмом к 1960-м годам Китай начал планировать и осуществлять строительство метро в Пекине.

История китайского метро берёт начало со строительства первой очереди Пекинского метрополитена. Его строительство было официально начато в 1965 году по указанию председателя КПК Мао Цзэдуна. Строительство было завершено и движение поездов открыто в 1969 году [53]. В 1971 году был осуществлен пилотный запуск метрополитена, однако его официальное введение в эксплуатацию произошло лишь в 1981 году. Линия пролегает вдоль улицы Чань ань с запада на восток, пронизывая весь Пекин, и имеет общую протяженность 23,6 километра, включая 17 станций. С того времени строительство городского метро в Китае развивалось крайне медленно из-за относительно отсталой экономики страны и технических проблем, возникающих в процессе строительства метро. В 1995 году китайское правительство опубликовало «Уведомление Государственного совета о приостановке утверждения проектов городских подземных скоростных транспортных систем» [54]. В документе говорится: «...городский подземный скоростной транспорт (включая метро, легкорельсовый транспорт и др.) играет важную роль в основной транспортной системе городов, однако из-за высоких инвестиций в строительство и высоких операционных расходов страна временно не может их нести. Согласно текущему уровню экономического развития китайских городов и финансовому положению страны необходимо строго контролировать развитие городского подземного транспорта и ужесточить контроль над текущими проектами. В связи с замедлением темпов строительства, в конце XX века в Китае метро было открыто только в Тяньцзине (1984 г.), Шанхае (1993 г.) и в Гуанчжоу (1997 г.). В начале XXI века процесс урбанизации в Китае значительно ускорился, плотность населения в городах постоянно увеличивалась, что приводило к таким проблемам, как транспортные заторы и низкая скорость движения наземного

транспорта. Развитие метрополитена становилось неизбежным средством для решения этих задач. Государственные чиновники постепенно увеличивали финансирование метростроительных проектов в Китае: так только за период «Одиннадцатой пятилетки» (Основные направления развития народного хозяйства Китая на 2006-2010 гг.) проложенность линий метро в Китае достигла около 1 500 км, что превышает общую протяженность веток метро, построенных за предыдущие 40 лет. [55]. Сегодня Китай занимает первое место в мировом рейтинге по длине линий метро (рис. 1.11). К концу декабря 2023 года на материковой территории Китая было открыто для эксплуатации 306 линий метро в 55 городах, общей протяженностью 10 165,7 км и 5897 станциями [56].

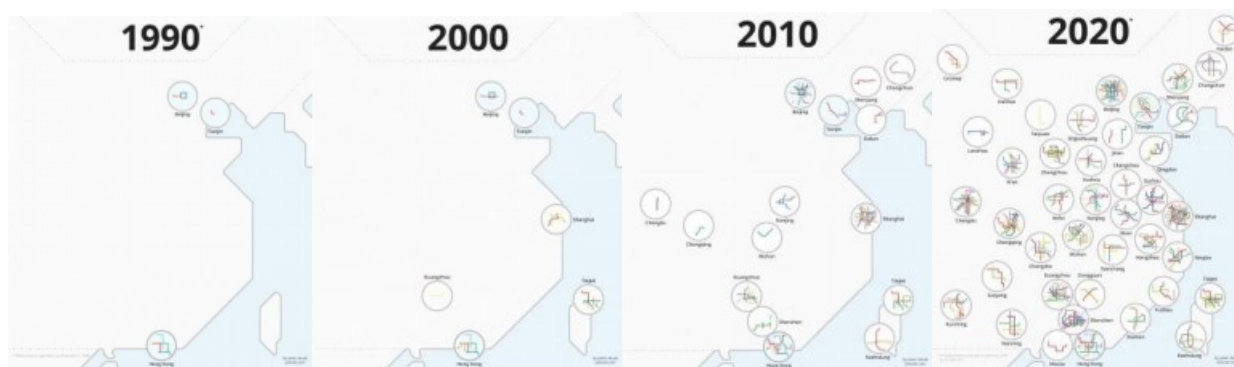


Рисунок 1.11 – Процесс развития метрополитена в Китае. Источник изображения: <https://www.archdaily.cn/cn/871762/zhong-guo-di-tie-xi-tong-de-ji-su-fa-zhan-shi>

Монументально-декоративное искусство в китайском метрополитене впервые появилось в 1980-х годах, как правило это были работы, выполненные из глазурованной терракоты или мозаики. Сегодня оформление метро – это не только традиционные произведения, это и интерактивные инсталляции, и мультимедиа проекты. Декоративное оформление метрополитена демонстрирует разнообразие материалов и форм, оно также наполнено изображениями, связанными с древней культурой Китая. Этапы развития монументально-декоративного искусства в общественных пространствах китайского метро можно разделить на три основных этапа, как

представлено на таб. 2.

Таблица 2 – Этапы развития монументально-декоративного искусства в общественных пространствах метрополитена Китая

Этапы развития дизайна оформления метрополитена	Особенность	Представительные линии метро	Иллюстрация
Период подражания (1960-е - 1990-е гг.)	Декоративные материалы и формы выражения относительно однородны	2 линия пекинского метрополитена	
Период замедления (90-х годов до начала 21-го века)	Сочетание различных материалов для создания богатого визуального эффекта	1 и 2 линии Шанхайского метрополитена	
Период планирования системы (2000-х гг.)	Разнообразие мультимедийных технологий и акцент на комплексном объемно-пространственном решении	Метро Нанкина, Метро Пекина, Метро Гуанчжоу, Метро Циндао	

1960-1990 годы – это период подражания. Процесс художественного оформления метро в Китае берёт начало с момента его строительства в 1960-х годах. Китайские дизайнеры не имели опыта в данной области проектирования, они использовали тот инструментарий, который им был доступен: так появлялись панно и мозаики на первых станциях пекинского метро. В начале 1970-х годов, в период строительства Пекинского метрополитена стало понятно, то что в пространство метро должны быть интегрированы декоративные и другие художественные произведения. Бывшая Центральная академия художеств и ремесел (ныне Академия искусств и ремесел при Университете Цинхуа) участвовала в проектировании Пекинского метро и выдвинула идею системного включения монументального искусства в пространство вестибюлей и станций метро (рис.1.12). Однако из-за экономических и политических факторов идея академии не была реализована.

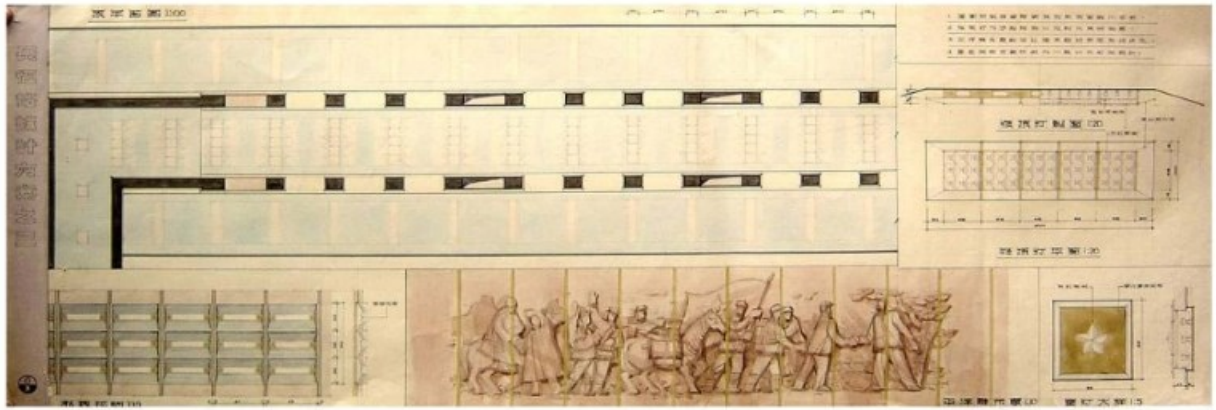


Рисунок 1.12 – Эскиз монументального рельефного панно. Проект оформления станции метро «Чан Чжэн» (не реализованный). 1970-е гг. Источник изображения: Zhou Lixia. Research on subway interchange space design. Tsinghua University, MA thesis. 2007. p15.

В 1980-х годах была построена Вторая линия пекинского метро с тремя станциями: Сичжимен, Дунсишитяо и Цзяньгуомэнь. Каждая станция была оформлена сериями настенных панно (рис. 1.13). Авторы этих художественных произведений (Таб. 3) – в основном заслужившие известность художники, заметные в сфере китайского искусства, именно им было предложено оформление общественных пространствах китайского метро.

В тот период оформление метро представляло собой монументальные произведения, выпаленные в реалистической манере и использующие простой визуальный язык для передачи смыслового содержания.



Рисунок 1.13 – Панно «Великая река течет на восток». Стация «Си Чжи Мен». Вторая линия пекинского метрополитена. Источник изображения: <https://new.qq.com/rain/a/20220809A04PM400>

Таблица 3 – Ранние художественные фрески в общественных пространствах на Второй линии пекинского метрополитена

Название станции метро	Название фрески	Данные по произведениям	Автор
«Си Чжи Мен»	«Великая стена в Яншане»	Традиционная китайская живопись «Шань-шуй» (кит. 山水, букв. «гора-воды», 3 м выс., 70 м дл.	Чжан Дин, Лонг Руи, Цзян Баолин, Чжао Вэй, Ван Юнь, Чен Пин, и др.
	«Великая река течет на восток»	Традиционная китайская живопись «Шань-шуй», 3 м выс., 70 м дл.	
«Цзянь гомень»	«История китайской астрономии»	Керамическая фреска, 3 м выс., 60 м дл.°	Юань Юньфу, Цянь Юэхуа
	«Четыре великих изобретения»	Керамическая фреска, 3 м выс., 60 м дл.°	Янь Дун
«Дун си ши тiao»	«Великий Китай»	Керамическая фреска, 3 м выс., 62 м дл.°	А Лао, Ян Шандэ
	«Идти к миру»	Керамическое инкрустированное панно, 3 м выс., 70 м дл.	Ли Хуацзи, Цюань Чжэнхуань

В первых попытках оформления станций метро в Китае существовали определённые недостатки. Прежде всего это касалось выбора материалов: в основном произведения изготавливались из глазурованной керамики или мозаики, однообразие материалов делало оформление станций монотонным, лишенным разнообразия. Характерной чертой было и то, что произведения

были установлены вдоль путей, напротив пассажиров, чтобы они могли видеть панно во время ожидания поезда. Однако из-за близости к путям произведения подвергались вибрационным нагрузкам, это создавало значительные трудности в последующем обслуживании и восстановлении панно. Кроме того, на станциях не было предусмотрено специальное освещение для художественных произведений, что в значительной степени влияло на визуальный эффект.

Из-за отсутствия опыта в разработке художественного решения общественных пространств метро ранние работы по художественному оформлению метро в Китае были преимущественно творческим экспериментом. Например, попытки использовать традиционную китайскую живопись «Шань-шуй»¹ Однако эти опыты не учитывали связи пространства метро и его оформления. Следовательно, искусство в общественных пространствах метро существовало само по себе, лишь в качестве декоративного элемента, не имея прочной связи с архитектурно-художественным решением. Декоративные панно в пекинском метро, хотя и имело недостатки, но общая тенденция свидетельствовала о том, что пространство метро постепенно переходит от технической, утилитарной функции к решению более масштабной социальной задачи.

1990-е - начало 2000-х годов – период замедления. В 1990-х гг. под воздействием экономических факторов развитие метрополитена в Китае существенно замедлилось. Художественное оформление общественных пространств метро находилось на этапе «точечного» проектирования, лишённого общего подхода, оно существовало вне культурного и исторического контекста [57]. В этот период метро в Шанхае развивалось под значительным влиянием европейских и американских образцов. Это

1. Шань-шуй -- Китайская пейзажная живопись сокращенно называется «шаньшуй». Китайская живопись, которая в основном посвящена изображению гор и природных ландшафтов. Она сформировалась во времена династий Вэй, Цзинь, Южной и Северной, но еще не была полностью отделена от фигурной живописи. Во времена династий Суй и Тан она была независимой, а в период Пяти династий и Северной Сун стала зрелой и превратилась в важную ветвь китайской живописи.

отразилось на разнообразии используемых материалов и на выборе выразительных форм. Данный период был достаточно свободен от ограничений, цензуры и политических требований, дизайнеры смогли свободно выбрать тему и содержание произведения. В основном сюжеты были связаны с региональной культурой, гуманитарными науками, историей и обычаями. На станции «Чжун шань бэй лу» Первой линии было установлено декоративное панно «Жизнь у моря» с изображением традиционных домов Шанхая. Данная работа демонстрирует взаимное культурное влияние Запада и Востока, выраженное в местной архитектуре. Произведения этого периода выходят за рамки реалистической традиции, интегрируя абстрактные, орнаментальные формы.

С начала XXI века наступил период системного планирования. В эпоху глобализации формирование и распространение городских пространств всё чаще становится ключевым показателем оценки конкурентоспособности поселений. Метро обладает не только транспортными функциями, оно является высокоэффективным средством коммуникации и представляет собой пространство, транслирующее городскую культуру как на уровне страны или региона, так и на международном уровне. В условиях экономической глобализации бренд города является крупнейшим нематериальным активом. Благодаря широкому охвату и высокой коммуникационной эффективности изобразительного искусства в общественном пространстве метро можно с высокой эффективностью транслировать нарративы городской культуры. Такое содействие брендингу города может не только повысить его конкурентоспособность, но и принести большую политическую, экономическую и культурную выгоду [58]. В настоящее время китайский метрополитен переживает период перехода от «функционального метро» к «культурному метро», постепенно сосредотачиваясь на развитии общественных пространств. Особенно это стало заметно в связи с подготовкой к Олимпийским играм в Пекине в 2008 году и при подготовке к Всемирной выставке в Шанхае в 2010 году. Это привело к настоящему

подъему искусства оформления общественных пространств метро в этих двух городах. Данный период отмечен характерной особенностью: декоративное искусство общественных пространств метро стало частью системного планирования. В дизайне общественных пространств китайского метрополитена наиболее часто использовалась концепция «одна станция - один пейзаж» и «одна линия - один пейзаж». Это была концепция, подчеркивающая уникальный образ линии в сочетании с культурными особенностями города. Такой подход до сих пор является распространенной стратегией при проектировании метро в Китае. Оформление метро на данном этапе достигло значительных прорывов как в используемых материалах, так и в методах художественного выражения. Наиболее характерной особенностью стала интеграция мультимедийных технологий в пространства метро.

В процессе составления «Руководства по созданию визуального оформления и спецификациям для Шанхайского железнодорожного транспорта» в 2007 году, после ряда исследований, и экспертиз было принято решение, в результате которого Академия изящных искусств Шанхайского университета официально установила 13 ключевых тем для центральных станций Шанхайского метрополитена. Для этих линий были определены сюжеты, которые должны были объяснить единой тематикой всю сеть станций. Культурные темы, созданные для тринадцати линий метро, формируют образ всей сети шанхайского метрополитена [59, с.69]. В 2012 году правительство Пекина разработало «План по созданию общественного искусства в сети пекинского метрополитена». Появление этих документов сыграло важную роль в продвижении и стандартизации процессов создания декоративного убранства в пространстве китайского метро.

ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 1

Исследование, проведённое в главе 1, позволило сделать несколько существенных выводов, позволяющих продолжить работу над диссертацией.

1. Развитие метрополитена является отражением эволюции человеческой

цивилизации, а появление данного вида подземного транспорта было предопределено возможностями промышленной революции. В результате влияния метрополитена на человеческую культуру он вышел за рамки транспортной системы и стал важным звеном в городском жизненном пространстве, получив соответствующие возможности и статус. Эта трансформация роли метрополитена является историческим процессом, возникающим из потребностей самого общества.

2. Монументально-декоративное искусство – важная часть художественного оформления пространства метрополитена, предпосылками формирования которого стали национальные школы дизайна, монументально-декоративного искусства и архитектуры. Метро испытывает объективную необходимость в эстетической организации, в декорировании общественных пространств и входных групп. Как правило, стиль, выбираемый для оформления станций, соответствует господствующему в стране архитектурно-художественному направлению на период начала строительства. С середины XIX века оформление метро было сосредоточено на принципах практичности и функциональности, вопрос декорирования общественного пространства не рассматривался. Первые станции метро в своем оформлении опирались на классическую ордерную систему. В конце XIX века, под влиянием стиля «модерн», оформление метрополитена стало более выразительным. Основные изменения коснулись конструкций, облика входных групп, где прямые линии заменялись изогнутыми органическими формами с биоморфными элементами. Общественные пространства первых станций советского метрополитена можно отнести к стилистике «ар-деко» (1930-е годы), конец 1930-х годов был отмечен возрастанием количества фигуративных элементов. Эстетика советского метрополитена 1940-х – первой половины 1950-х годов близка стилистике «ампира». Патриотические нарративы в монументально-декоративном искусстве (скульптуры, рельефы, мозаики и т.д.) занимают значительное место в убранстве станций.

Модернизм, проявившийся с 1970-х по 1990-е годы, – это в основном

лаконичная архитектура метро и сдержанное по тематике абстрактное искусство, ставшее новой тенденцией в оформлении. Постмодернизм как явление в архитектуре метро возник в конце XX - начале XXI века. В оформлении пространства метрополитена были интегрированы произведения, выполненные из современных материалов, в художественных работах в основном использовались свободные композиционные приемы, а в тематике - исторические и культурные темы. В первой четверти XXI века стиль оформления постепенно смещается в сторону «неомодернизма», который дает возможность включения исторического контекста в проекты убранства станций метро. Современное инсталляционное искусство и цифровые технологии активно проникают в оформление пространства метро. При этом традиционное монументально-декоративное искусство не утрачивает своей актуальности, а его тематика и стиль гармонируют с обликом современного метрополитена. Сегодня метро является важным средством трансляции ценностей городской культуры, оно стало культурным символом многих городов, ориентиром в совместной архитектуре и искусстве.

3. Факторы, влияющие на эволюцию стилей монументально-декоративного искусства в пространстве метро, разнообразны, они включают не только социальные и культурные аспекты, но также экономические и политические составляющие. Стилистика монументально-декоративного оформления станций метро часто отражает политические установки, социальную атмосферу и культурные особенности общества. Региональная культура также оказывает влияние на дизайн метрополитена: история, традиции, народные обычаи, верования и другие гуманитарные особенности находят отражение в его оформлении.

4. Экономические факторы оказывают существенное влияние на развитие декоративного искусства в метрополитене, в основном это связано с масштабом инвестиций и планами развития метро. В периоды экономического подъема декоративное оформление станций метрополитена

может характеризоваться богатством убранства и смелостью художественных решений. В то же время, в условиях экономического спада концептуальный акцент смещается на функциональность и экономичность.

5. Художественность и ценностная ориентация играют ключевую роль в разработке оформления объектов монументально-декоративного искусства в пространстве метро, творческий подход дает возможность передачи идей и ключевых установок. Ценностные нарративы меняются в разные исторические периоды, что напрямую влияет на стилистику произведений монументально-декоративного искусства в метро. Художественный подход в оформлении метро не всегда развивается синхронно с эволюцией стилевых тенденций в архитектуре. В современном дизайне станций метро часто используются образцы классических художественных стилей. Эти процессы могут проявляться на разных уровнях: с одной стороны, дизайнеры выбирают такие отдельные декоративные элементы, как оформление несущих конструкций, светильники, чтобы сохранить следы истории в объектах современного дизайна, с другой стороны, некоторые системы метро имеют традицию использования классических архитектурных приемов, такой подход демонстрирует внимание и уважение к историческому художественному наследию.

5. Общий путь развития монументально-декоративного искусства в общественных пространствах китайского метро можно разделить на три этапа:

- 1960-1990 годы (период подражания) – китайские дизайнеры и художники не имели опыта в данной области, у них отсутствовали теоретические знания и технические наработки. В основном использовался ограниченный диапазон приемов и техник, что делало оформление единообразным и невыразительным.

- 1990-е - начало XXI века (период замедления) – художественное оформление общественных пространств метро находилось на этапе «точечного» проектирования, отсутствовал целостный подход к оформлению,

в убранстве станций не было связи с исторической средой и культурным контекстом.

- С начала 2000-х годов до наших дней (период системного планирования) – китайское метро перешло в период интенсивного развития. В настоящее время китайское метро переходит от концепции «функционального метро» к парадигме «культурного метро», постепенно сосредотачиваясь на развитии искусства оформления общественных пространств метрополитена. В этот период наиболее характерной особенностью проектирования общественных пространств метро становится системное планирование убранства станций.

ГЛАВА 2. СИНТЕЗ ИСКУССТВ В ОБЩЕСТВЕННОМ ПРОСТРАНСТВЕ КИТАЙСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА. ПРИНЦИПЫ И МЕТОДЫ ДИЗАЙН-ПРОЕКТИРОВАНИЯ.

2.1. Особенности дизайна и проектирования произведений монументально-декоративного искусства для общественных пространств метрополитена.

Как новый тип архитектуры и новые формы городской транспортной системы – метро – имеют свою архитектурную специфику. Пространство станции метро не является исключительно транспортным узлом, его структура определяется пространственными отношениями между линией метро и городом. В то же время пространство станции метро также является связывающим станцию с другими типами сооружений как под землей, так и на её поверхности. Пространство станции метро, является местом высокой концентрации людей, и в связи с этим среда должно быть не только функциональной, но и наполненной социальными, символическими атрибутами, чтобы полностью удовлетворить эмоциональные потребности пассажира [60].

Монументально-декоративное искусство в пространстве метро является особой формой творчества, соблюдающего свои правила, имеющего собственные возможности и ограничения. Метро может эффективно оптимизировать распределение культурных ресурсов в городе, переформатировать городское общественное пространство, создавать новый «культурный пласт», который будет транслировать, культурные нарративы, отражать историю, и этим формировать предпосылки для развития городской среды, для популяризации городской или региональной культуры [61].

Подземные объекты метро представляют собой пространства, отличающиеся от наземных сооружений. Метро отличает относительная изолированность и закрытость из-за отсутствия визуальной взаимосвязи с природной средой и городской инфраструктурой, подземная структура метро как будто существует вне времени и пространства. На основе анализа

результатов исследования профессора Чжан Лили о характеристиках пространства метрополитена. Я разработала анкету(приложение А-1), целью которого является оценка психологических ощущений и опыта пассажиров метро при использовании наземного и подземного транспорта. В итоге было собрано 73 действительных анкеты, что предоставляет ценную информацию для анализа состояния пассажиров в разных пространственных условиях. На основе результатов опроса я делаю следующие выводы, представленные в таблице(Таб. 4).

Таблица 4 – Сравнение. Наземные «открытые» пространства и подземные «закрытые» пространства

	Наземное архитектурное пространство	Подземное архитектурное пространство
1.	При наличии достаточного количества солнечного света, воздуха, растений и трав, других природных элементов компоненты пространства формируют целостную систему, связанную этими элементами.	Отсутствие естественного освещения; без смены освещения, зависящей от времени суток, смены сезона; отсутствие связи с внешней средой.
2.	Узнаваемость пространства, позиционирование в соответствии со средовой ситуацией.	Замкнутость, ограниченность пространства, отсутствие знаковых ориентиров, ландшафтных зон и т. д.
3,	Насыщенное семантическое поле, передача информации и сенсорная стимуляция максимально актуальны.	Информационная изоляция, слабая коммуникация, низкая сенсорная стимуляция.
4	Разнообразные пути доступа обеспечивают чувство безопасности.	Относительно мало входов и выходов, ориентация и направление доступа весьма однородны, среда имеет закрытый характер, легко порождает тревогу и другие негативные психологические состояния.

Ощущение дискомфорта, вызываемое у пассажира при нахождении в подземной среде, проявляется в основном в двух аспектах: физиологическом и психологическом. Физиологические ощущения включают в себя такие факторы, как освещение, вентиляцию, шум, температуру, влажность, степень закрытости и другие физические характеристики. Психологические реакции – это в первую очередь эмоциональная подавленность, монотонность, дезориентация, все это может привести к эмоциональному дискомфорту и растерянности.

Внутреннее убранство в пространстве метро становится основной

формой когнитивного восприятия транспортной среды пассажирами. Для формирования визуальной сценария необходимо полагаться на целостную «режиссуру» пространства, на особенности фактуры и на детали, включающие убранство потолков, рисунок полов, декор стен и поверхностей колонн, а также элементы навигации. Именно интерьер и его наполненность могут создать визуальную среду, информирующую пассажира о пространстве, о характере и функциях той или иной зоны.

Различные типы подземных вестибюлей имеют различную пространственную структуру и морфологию, на которые оказывают влияние средовые характеристики. Подземные вестибюли метро в соответствии со своими архитектурными особенностями могут быть условно разделены на два типа: «прямые» и «арочные». Арочная структура, как правило, формирует высокое сводчатое пространство, выстроенное вдоль продольной оси, это создает ясное ощущение архитектурного объёма, понимание его тектоники и структуры. Такая форма наиболее традиционна, она широко используется в метрополитене Лондона, Парижа, Вашингтона, Москвы и других городов. Такое решение позволяет максимально использовать пространство станции, это делает архитектурный объём высоким и открытым. Такой прием дает возможность создавать иллюзию естественности пространства за счёт максимального увеличения его параметров. Высокий свод позволяет обеспечить мягкий переход к опорным конструкциям. Этот архитектурный прием позволяет не только создавать иллюзию высоты, но и формировать яркий, декоративный облик, подготавливая поле для художественного решения.

В настоящее время для строительства метро в Китае в основном используется метод «открытого котлована». В связи с этим станции метро перекрыты плоскими железобетонными плитами и не имеют сводов. Тип станций – «базиликальный», пассажирская платформа имеет два ряда колонн, данный тип наиболее распространен, это трёхпроцентные станции мелкого залегания. Верхний уровень – это вестибюль станции, который предназначен

для входа и выхода пассажиров, а также для продажи билетов и контроля пассажиропотока; нижний уровень – это пассажирская платформа, предназначенная для ожидания поезда и перехода на другие станции. Преимущество данного типа станции заключается в ясной структуре пространства, в простоте строительства, в низкой себестоимости и коротком сроке сооружения объекта, что подходит для условий массового строительства метрополитена в современном Китае. Однако среда, рассчитанная на максимальную оптимизацию, отличается ограниченностью архитектурного объёма, обезличенностью, однообразием пространства. Наличие этих факторов связано с рядом существенных проблем, в первую очередь это дискомфорт пассажиров, связанный с ограниченностью пространства и сложностью в создании уникального архитектурного облика станции. По сравнению с другими станциями, облик которых определяет сводчатая конструкция, трёхпролётные станции мелкого залегания имеют значительно меньший потенциал для художественного оформления.

Еще одной особенностью китайского метрополитена является трехуровневая структура. Наверху расположены входы и выходы; уровнем ниже – вестибюль станции, и на нижнем уровне – пассажирская платформа. Входные группы метро представляют собой зоны, соединяющие пространство метро с городской средой, со зданиями и улицами; входные группы являются важным коммуникационным узлом между подземным пространством метро и городом. Входные группы метро обладают тремя характеристиками: это узнаваемость, адаптивность и открытость [62]. Входные группы являются зоной, соединяющей наземное и подземное пространство. Структура входных групп, как правило, состоит из двух частей: наземного входа, выхода и канала доступа к подземной части станции. В этой зоне пассажиропоток обычно интенсивнее, а скорость движения пассажиров выше.

Станционный вестибюль представляет собой промежуточный уровень подземного сооружения, который пассажиры проходят перед тем, как попасть

на платформу. Станционный вестибюль служит местом для распределения пассажиропотока, для контроля безопасности и продажи проездных билетов. Основной функциональной зоной метро является станционный вестибюль: это область, наибольшим образом связывающая пассажиров с пространством метро. Здесь они проводят значительно больше времени, чем в других зонах метро [63]. По сравнению с вестибюлем, функции платформы относительно просты, вместе с этим это крайне важная зона, здесь пассажиры находятся в течение относительно длительного времени в ожидании прибытия поезда. Поэтому, находясь в этой зоне, пассажиры имеют больше времени и возможностей для восприятия интерьера станции, для знакомства с особенностями её оформления. Существуют и специфические особенности этой зоны: это нестабильность освещения (из-за проходящих поездов), повышенный шум и вибрация.

В различных зонах станции у пассажиров наблюдаются различные поведенческие модели. Отличается и динамика пассажиропотока на станции: пассажиры входят в переход через входные зоны с максимально высоким темпом движения; замедление происходит у касс, турникетов и эскалаторов; при выходе на платформу скорость пассажиропотока максимально снижается. При входе пассажиров в вестибюль станции количество воспринимаемой информации увеличивается, это связано со сложностью данного пространства: здесь наличествует большее количество поведенческих связей: покупка проездных билетов, изучение маршрута поездки, прохождением линии контроля; в связи с этим пассажиры, находящиеся в вестибюле станции, более сконцентрированы на совершении различных действий. При выходе на платформу модель поведения пассажиров изменяется, люди находятся в состоянии, которое можно определить как «спокойное ожидание»; в этот момент все этапы, связанные с входом на станцию, уже завершены, пассажиры готовятся ожидать поезд, просматривают информацию на смартфоне, прослушивают музыку в наушниках и созерцают.

Для углубленного изучения влияния различных пространственных

характеристик и функций станций метро на поведение и психологию пассажиров. На основе метода семантического дифференциала (SD) была разработана анкета (Приложение А-2), содержащая оценки для различных зон метро, описывающих эмоции и внимание пассажиров. Оценки варьируются от 1 до 5, где "1" обозначает состояние тревоги, а "5" - состояние расслабленности; аналогично, внимание оценивается от низкого до высокого. В конечном итоге было получено 75 действительных анкет.

Таблица 5.1 – Оценка эмоций и внимания в разных пространствах станции метро.

Входная группа		Переход		Вестибюль		Платформа		Лестницы и эскалаторные спуски	
Среднее значение эмоций	Среднее значение внимания	Среднее значение эмоций	Среднее значение внимания	Среднее значение эмоций	Среднее значение внимания	Среднее значение эмоций	Среднее значение внимания	Среднее значение эмоций	Среднее значение внимания
2.88	3.35	3.61	2.93	2.41	3.74	3.25	3.44	3.11	3.52

На основе анкетного опроса в сочетании с методом наблюдения, данное исследование анализирует поведенческие характеристики пассажиров в разных пространствах станции метро на примере станции метро при Хэнаньском индустриальном университете в различные временные отрезки. Автор в течение двух недель проводил наблюдения, фиксируя перемещение, задержку и взаимодействие людей в различных пространствах.

В сочетании с методом наблюдения автор провел двухнедельные наблюдения на примере подземной станции «Хэнаньский индустриальный университет», фиксируя перемещение, задержку и взаимодействие людей в различных пространствах. Проанализированы поведенческие характеристики пассажиров в разных пространствах подземной станции в разные временные отрезки. Психологические и поведенческие характеристики пассажиров, проявляющиеся в трех типах станционных пространств: входных группах и в переходах, в подземных вестибюлях и на платформах (таб. 5.2) – определяют функциональные и стилистические характеристики общественных

пространств метрополитена, а также являются архитектурной основой для разработки художественного оформления пространства метрополитена.

Структура и функциональное назначение станций метрополитена оказывают значительное влияние на поведение пассажиров. В различных типах пространств поведенческие характеристики пассажиров видоизменяются. Именно поведенческие характеристики являются основой для дизайн-разработки художественного оформления станционных пространств, что подчеркивает важность учета данных факторов при проектировании и строительстве метрополитена.

Таблица 5.2 – Визуальные и поведенческие характеристики пассажиров в пространстве станции метрополитена

Пространство	Модель поведения	Визуальные и поведенческие характеристики пассажиров	Визуальный фокус пассажира
входная группа	Значительный пассажиропоток, высокая скорость передвижения пассажиров, кратковременное пребывание.	Кратковременная фиксация внимания, движение с краткими остановками.	Стены, поверхность конструкций, пол, потолок.
Переход	Фазовый поток людей с высокой скоростью передвижения и короткими остановками.	Скользкий обзор, связанный с поиском указателей движения.	Стены и пол вдоль прохода.
Вестибюль	Разнонаправленный пассажирский поток, высокая скорость передвижения пассажиров, кратковременное пребывание.	Кратковременная фиксация внимания, движение с краткими остановками.	Стены, колонка, поверхность конструкций, пол, потолок.
Платформа	Значительный пассажиропоток, низкая скорость передвижения пассажиров, относительно долгое пребывание.	Остановка и сосредоточенность взгляда.	Потолки, поверхности колонн, стены тоннеля, общественные сидения.
Лестницы и эскалаторные спуски	Фазовый поток людей с низкой скоростью передвижения и короткими остановками.	Наблюдение при равномерном движении.	Стены вдоль переходов, потолок над эскалаторами, ступени переходов и эскалаторов, визуальный фокус стабильный.

Монументально-декоративное оформление станций не влияет на логику транспортных потоков: путем органичного взаимодействия с архитектурой, конструктивная основа станции может быть наполнена новыми качествами.

(Таб. 6) Расположение элементов декоративного оформления может быть разнообразно, как правило элементы оформления располагаются в зонах наземных входов и выходов, на стенах, колонны, полах и потолках. Кроме того, произведения монументально-декоративного искусства могут располагаться в вестибюлях станций, на платформах, а также на лестницах, вдоль эскалаторов и других зонах. Стоит отметить, что из-за частого использования раздвижных дверей (конструкций, ограждающих рельсы электропоезда) на платформах китайского метрополитена после 2000 года, и в связи с необходимостью установки информационных табличек над дверями (рис. 2.1) путевая стена оказалась полностью скрыта, это исключило возможность размещать художественные произведения в данной зоне. Из-за архитектурных особенностей китайского метрополитена пространство для размещения художественных произведений ограничено, и большинство монументально-декоративных объектов размещаются в зоне входного вестибюля станции.



Рисунок 2.1 – Платформенные раздвижные двери. Станция «Чжэньхуа Роуд» 3-й линии циндаоского метрополитена, 2015 г. Источник изображения: <https://mt.sohu.com/20160517/n450017404.shtml>

Входная группа метрополитена, являющееся важнейшим наземным узлом станции, представляет собой привлекательный средовой объект в пространстве современного города. Входная группа интегрируется в

существующую архитектурную среду, органично вписываясь в её структуру, или противопоставляя себя последней, становясь доминантой.

Таблица 6 – Типы произведений монументально-декоративного искусства и особенности их размещения

Наименование	Местоположение	Тип произведения	Примеры
Наземное пространство	Входные группы станций метро, наземные павильоны	Текстурированные материалы; скульптура	 Павильон наземного метро, г. Сучжоу
Подземное пространство: вестибюль, платформа, переходы.	Стены.	Монументально-декоративные панно, декоративное оформление стен; светильники.	 Станция «Гуэй Цзин Лу» Шанхайский метрополитен, 17 линия.
	Поверхность опорных конструкций (столбы, колонны).	Оснащение поверхностей медиа панелями, подсветка.	 Станция «Гуо Бо Цзун Синь Нань». Уханьский метрополитен, 16-я линия.
	Потолки, своды.	Трехмерные потолочные конструкции, осветительные приборы.	 Станция «Юйюань». Шанхайский метрополитен, 14 линия.
	Пространство эскалаторов, лестницы, входные группы.	Мозаичное оформление пола, различные инсталляции.	 Станция «Линцзяньмэнь». Чунцинский метрополитен, дизайн лестницы.
	Полы	Декоративное оформление пола.	 Дизайн пола в вестибюле. Пятая линия пекинского метро.
	Общественное пространство	Скульптуры, инсталляции, общественная мебель.	 Станция «Хуанган Коу Ань». Шэньчжэньский метрополитен, художественная инсталляция.

В переходах станций метрополитена в зоне визуального поля пассажира чаще всего оказываются произведения монументально-декоративного искусства; большинство пассажиров имеют возможность регулировать расстояние от художественного объекта, подходя к нему и удаляясь от него. Пространство переходов можно охарактеризовать как линейное, оно подходит для размещения плоскостных изображений, скомпонованных по направлению движения пассажиров, также они украшают фронтальные стены переходов. В соответствии с характеристиками и функциональными требованиями различных зон в переходах для их оформления используются соответствующие художественные приёмы. Входная группа (павильон) – это основной путь, через который пассажир попадает на станцию. Данное пространство доступно для установки такого декоративного оформления, как инсталляции, световое оформление или мозаика, роспись, или витраж.

Пространство вестибюля достаточно просторно, поверхность стен и потолка вестибюля так же позволяют разметить на них элементы декоративного оформления. Потолок вестибюля (на некоторых станциях это пространство помимо большой площади обладает значительной высотой) – это изобразительное пространство, на котором можно разметить инсталляцию, декоративную роспись или рельеф.

Колонны и другие строительные конструкции – важный архитектурный элемент станции метрополитена. Опорные конструкции расположены по всему пространству и придают станции метро характерный образ. Как правило, элементы конструкции, становятся одним из наиболее выразительных элементов её структуры, помимо этого они могут быть дополнительно оформлены. Поверхности колонн и других строительных конструкций могут быть украшены орнаментом, мозаикой, росписью, мультимедийными экранами, это позволит им сочетаться со световыми и цифровыми инсталляциями, расположенными в их окружении.

Еже одной зоной, создающей узнаваемый облик метрополитена, является штольня эскалатора, это пространство существенно отличается от

других помещений метро, здесь создается ощущение глубины, непрерывно движущиеся ленты эскалатора усиливают данный эффект. При движении пассажиров их взгляд направлен вдоль линии движения, это дает возможность использовать новые элементы оформления. Украшение этих зон имеет определённые художественные возможности, а также некоторые ограничения.

Пассажиры на платформе в ожидании поезда имеют время и возможность изучить пространство, определить его специфику, распознать характеристики. На торцевых стенах и на потолке пассажирских платформ размещаются мозаики, росписи, скульптурные фрагменты, медиапанели или инсталляции. Кроме того, художественное оформление пола станций метрополитена может быть разработано в соответствии с определённой художественной тематикой и включать мозаичные орнаменты, графические изображения, цифровые проекции, световое оформление и так далее.

Общественное пространство метро – это уникальный социальный феномен: оно наполнено атрибутами транспортной системы и культурными элементами. Поэтому оно имеет естественное преимущество в распространении культурных нарративов среди массовой аудитории, этот процесс можно назвать «мягким принуждением» к восприятию культурных ценностей.

Метрополитен является одним из основных элементов современной городской транспортной инфраструктуры, его значимость в первую очередь обусловлена высокой эффективностью, пропускной способностью, регулярностью движения и относительной доступностью тарифов. Во многих городах метрополитен является наиболее предпочтительным видом общественного транспорта. Различия в таких социокультурных факторах, как уровень образования, культурный контекст, индивидуальные предпочтения, формируют не только сложность и разнообразие запросов на оформление станций, но и способствуют эволюции метрополитена, превращающегося в комплексную коммуникативную систему, объединяющую функции

общественного пространства и культурной среды. Таким образом можно сделать вывод о том, что дизайн общественных пространств метрополитена должен быть максимально адаптирован к восприятию самой различной аудиторией.

«Принудительное восприятие» – это свойство городского наземного пространства с широким набором визуальных характеристик, насыщенное ландшафтными элементами, позволяющими пассажирам избирательно относиться к художественным элементам, размещённым в окружающей среде. Однако в ограниченном пространстве метро визуальный обзор сужен, и в процессе передвижения пассажиру невозможно не взаимодействовать с художественной средой станции, в том числе с произведениями монументально-декоративного искусства установленными на платформах и в вестибюлях. Именно эта «принудительность» визуального восприятия делает распространение изобразительного искусства в метро процессом целостным и максимально действенным. Визуальная среда метро может постоянно и незаметно воздействовать на сознание пассажиров, формировать их мировоззрение, информировать, и, что более важно, в процессе его восприятия осуществляется коммуникация между личностью и социокультурной средой, что предоставляет возможность для разностороннего образования, для популяризации и распространения ценностей региональной и национальной культуры.

Декоративное искусство метрополитена может стать важным фактором интеграции культурных ресурсов в единое целое, объединяя горожан, формируя целостные культурные нарративы [64]. Вне подземного пространства исторические и культурные ресурсы городов представлены в виде разрозненных точек, распределённых фрагментарно, они стихийно интегрированы в сложную городскую ткань, находясь в зданиях, на улицах, в музеях и т. д. В отличие от привычной городской среды, метро – это единая система, включающая множественные городские нарративы, различные временные фрагменты, разнообразные места и смыслы, которые изначально

были разделены хронологически или географически. Рассредоточенные на поверхности города культурные точки соотносятся с подземным пространством, органично интегрируются в него, формируя целостную систему и проходя следующие этапы: «точка сборки - линия - сеть», при этом сценарно соединяя разделенные изображения, образуя новые связи и новое повествование.

Можно отметить опыт города Сиань, являющийся примером с точки зрения сохранения урбанистического облика в плане организации и развития транспортной сети. В Сиане была создана сеть, которую можно охарактеризовать как «шахматную доску + радиальную структуру». Особенно выделяются линия 1 и линия 2, которые полностью соответствуют восточно-западной и северно-южной осям города, пролегая через множество исторических достопримечательностей, культурных объектов и традиционных сооружений, сохранившихся со времени правления Ханьской и Танской династий, а также проходя через множество современных достопримечательностей.

Таким образом, метро – это уникальное общественное пространство с транспортными и культурными атрибутами. Пространство метро обладает естественными преимуществами и огромным потенциалом, полностью используя свои преференции для интеграции культурных ресурсов в общественную жизнь. Метрополитен может внести значительный вклад в трансляцию важных социальных смыслов, в мультикультурную коммуникацию и в развитие городской среды.

2.2. Актуальные тенденции в дизайне и проектировании монументально-декоративного оформления общественного пространства китайского метрополитена

Искусство художественного оформления китайского метрополитена развивается с начала 1980-х годов XX века, и этот процесс продолжается и по сей день. В течение этого времени мир стал свидетелем стремительного

развития городского транспорта в Китае. В начале своего развития китайское метро акцентировалось на быстром и эффективном строительстве, художественное оформление в основном ограничивалось декоративными фрагментами, интегрированными в плоскость стен станций, что не позволило сформировать единый облик интерьера, в результате это привело к отсутствию визуальной взаимосвязи пространств станций. С 2010 года в различных регионах Китая начало активно развиваться строительство метрополитена, а вместе с этим и тематика его оформления, связанная с региональными особенностями. Декоративное искусство метрополитена в разных городах Китая отражает уникальные исторические и культурные особенности каждого места. Путем включения элементов, характерных для местной культуры, фольклора, истории и с учётом других факторов, метро стало своеобразной «витриной», демонстрирующей уровень городской культуры и региональные особенности. Декоративное искусство в метро активно включает в себя высокие технологии, современная архитектура метрополитена использует для оформления разнообразные художественные произведения, тем самым отражая стремительное технологическое развитие китайских городов.

Процесс внедрения монументально-декоративного оформления в китайском метрополитене имеет следующие особенности:

1. Единое планирование монументально-декоративного оформления общественного пространства станций и линий метро.
2. Применение инновационных технологий, а также актуальных форм и методов современного искусства;
3. Синтез дизайна и монументально-декоративного искусства при разработке проектных решений станций метрополитена;
4. Широкое применение художественных инсталляций в общественных пространствах метрополитена;
5. Активное использование тематики, связанной с культурой регионов.

Интеграционный подход к дизайнерскому проектированию

представляет собой систему, обеспечивающую гармоничные взаимоотношения между всеми зонами метрополитена [65]. Эта концепция включает в себя два аспекта, во-первых, это целостное проектирование общественных пространств метро, где декоративное оформление больше не существует в виде разрозненных произведений искусства, а интегрируются в общий комплекс общественных пространств метро. Во-вторых, это целостное проектирование линии метро, где при разработке дизайн всех станций метро рассматривается как единое целое. (таб.7).

«Одна линия, одна тема» – это наиболее распространенный подход в проектировании современного китайского метрополитена. Создание произведений монументально-декоративного искусства по всей протяженности линии метро основывается на культурно-историческом контексте города. Проектировщики анализируют и выделяют общие значимые культурные черты каждой линии и создает систему культурных паттернов, внутри которой каждая станция метро получает свою собственную художественную тему в рамках общей концепции. Это позволяет наполнить декоративные панно каждой станции культурным содержанием и особенностями, соответствующими конкретной городской культуре.

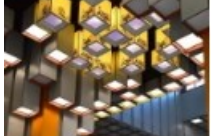
С самого начала строительства метрополитена в городе Нанкине большое внимание уделялось работам по оформлению станций. После тщательного исследования богатой историко-культурной среды города разработчики выбрали принцип: «Интерпретация традиций – современное выражение». Этот подход послужил ориентиром для разработки концепции общего дизайна, звучащей как: «Один линия, одна тема» [66]. На первой линии метро Нанкина отражена тема исторического и культурного наследия древнего города. Вторая линия метро посвящена сценам на тему китайских традиционных праздников. Третья линия метро оформлена сценами известной китайской классической повести: «Сон в красном тереме» (3), так как именно в ней описывается жизнь древнего Нанкина. В оформлении

четвертой линии метро отображены выдающиеся исторические личности города Нанкин. Несмотря на то, что для каждой линии метро в Нанкине определяется основная тема, все они создаются разными художниками или художественными коллективами. Стиль работ и используемые материалы в декоративной отделке станций разнообразны, это помогает избежать «визуальной усталости», связанной с однотипностью стилистического решения всей линии метро.

В процессе проектирования третьей фазы восьмой линии метрополитена Пекина была утверждена концепция, именуемая как «Центральная подземная ось». Структура данной концепции нацелена на организацию максимально свободных пространств, отражающих живую среду города, находящуюся на поверхности. Творческое использование образа «двери» стало ключевым элементом визуализации концепции «Центральной оси».

Седьмая линия метро города Чэнду – это кольцевая трасса, основой концепции которой стал слоган «Городская артерия, красочный Чэнду». В качестве общих элементов на всей линии использованы светильники в форме «Солнечной птицы» и узоры, изображающие символы благополучия; эти орнаменты были найдены в местечке Саньсиндуй и затем трансформированы в современный архитектурный декор. Данная линия метрополитена разделена на четыре участка в соответствии с направлениями: Юг, Восток, Север и Запад; каждое направление соответствует четырем временам года - весна, лето, осень и зима. Станции на четырех участках линии выполнены в соответствующей колористической гамме.

Таблица 7 – Станции китайского метрополитена, реализованные по плану «Одна линия одна тема»

Города + Линии метрополитена	Темы линии метро	Пространства станции		
2-я линия Циндаоского метрополитена	Океан	 «Пляж Шилаорен»	 «Янь'эрдао Роуд»	 «Личунь»
7-я линия Чэндуского метрополитена	Городская артерия, Волшебный Город	 «Мост Сима»	 «Политехнический университет»	 «Музей Цзинь ша»
4-я линия Уханьского метрополитена	Зеленый транспорт, экологичное метро	 «Ванцзявань»	 «вокзал Ханкоу»	 «проспект Хонг Ту»
9-я линия Шэньчжэньского метрополитена	Воспоминания о Шэньчжэне	 «Вэнь Цинь»	 «Цзи Лин»	 «Северный Хонглинг»
19-я линия Пекинского метрополитена	Встречаемся в Пекине	 «Цзинфэнмэнь»	 «мост Тайпин»	 «Пинаньли»

2.2.1. Применение новых технологий

С развитием системы метро появился и ряд новых технологий, которые постепенно используются в метрополитене при создании произведений монументально-декоративного искусства. Эти инновационные элементы не только обогащают художественные произведения, они делают их более значимыми, усиливают их экспрессию, расширяют возможности образного языка. Применение новых материалов делает произведения более яркими с визуальной и когнитивной точек зрения, а использование новых технологий открывает для художественных экспериментов больше возможностей благодаря цифровому искусству и виртуальной реальности (VR).

Развитие современных технологий, внедрение новых материалов, а

также совмещение различных динамических элементов позволяет создавать более разнообразные элементы декоративного оформления для метро [67, с.77]. Особенно стоит отметить применение медиатехнологий в оформлении станций, их использование дает возможность применять всю гамму современных выразительных средств, при этом пассажир погружается в насыщенный эмоциями мир современных медиа.

Сегодня цивилизованный мир постепенно переходит в эпоху цифровых технологий, оказывающих глубокое воздействие на искусство, дизайн и архитектуру, изменяя способы создания произведений, меняя формы их представления и восприятия; цифровизация также стимулирует развитие инноваций в искусстве [68]. Цифровые технологии – это набор методов, инструментов и приёмов на основе компьютерных алгоритмов, используемых для создания, редактирования, обработки, передачи и отображения различных форм цифрового медиа-контента. Развитие цифровых технологий предоставило больше возможностей для создания художественных произведений в китайском метро [69]. В контексте современной цифровой цивилизации новое медиаискусство продемонстрировало свой уникальный коммуникативный и художественный потенциал, превзойдя в данном компоненте традиционное искусство [70].

Применение цифровых технологий и интерактивных методов в новом медиаискусстве преобразует пространство метро, формируя новую художественную среду. Метрополитен не является однонаправленным каналом коммуникации, транспортная среда становится экспрессивным и креативным арт-пространством. Эта трансформация влияет на восприятие метро пассажирами, а также предлагает новую когнитивную платформу для коммуникации и взаимодействия пассажиров в пространстве метро. Это может способствовать социализации жителей и гостей китайских городов. Медиаискусство в метро не только демонстрирует современные технологии, оно также способствует популяризации и сохранению традиционной культуры, увековечиванию исторической памяти [71]. Станция Юйюань 14-й

линии Шанхайского метро, завершенная в январе 2022 года, оформлена световой композицией «Шанхайский пульс» (рис. 2.2), которая является первой полностью иммерсивной композицией в Шанхайском метро. Тема проекта – река Хуанпу, мать-река Шанхая. Дизайнер черпал вдохновение в формах водного потока реки Хуанпу и создал пластические изгибы изображений, переходящие с потолка на колонны и образующие ритмичные пульсации. Композиция состоит из светодиодных экранов разной кривизны, расположенных послойно и образующих огромный трехмерный дисплей. В разное время суток подсветка меняет свой цвет, объединяя искусство света и графику и создавая трехмерные пространства.

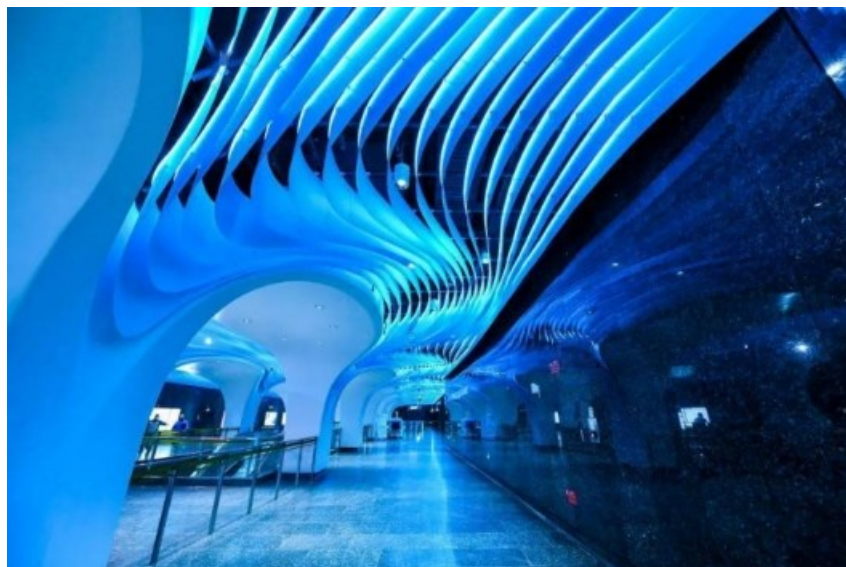


Рисунок 2.2 – 14-я Линия метро Шанхая, станция Юйюань «Шанхайский пульс», Сюн Син, 2022 г. Источник изображения: https://www.d-arts.cn/article/article_info/key/MTIwMTMxNzQ0MzWDuY1or6y4cw.html

Медиаискусство формирует пространство, объединяя его со временем с помощью цифрового художественного языка. 10 февраля 2023 года на станции «Улица Дунда» в метро города Чэнду было открыто первое в Китае экспозиционное пространство цифрового искусства под названием «Тысяча миль рек и гор» (рис. 2.3). На этой выставке посетители смогли ознакомиться с инсталляциями, размещенными в пространстве станции под девизом: «цифровые технологии + традиционная культура». Экспозиция представляла

собой цифровую интерпретацию традиционной китайской картины «Тысяча миль рек и гор». Динамичные цифровые свитки меняли пять пейзажных сюжетов: рассвет, день, после дождя, сумерки и лунная ночь, перенося зрителей в фантастический мир световых эффектов, красочной живописи и каллиграфии.



Рисунок 2.3 – Станция метро «Улица Дунда» в городе Чэнду, цифровое пространство «Карта тысячи рек и гор». Источник изображения: https://www.163.com/dy/article/HSLLC67R05149D15_pdyally.html

Полотно «Тысяча рек и гор» является одной из десяти величайших китайских картин и хранится в Дворцовом музее. С помощью современных технологий картины из музея интегрируются в пространство метро, создавая синергию между цифровым искусством и культурным наследием. В цифровом пространстве на станции метро «Улица Дунда» используются такие новейшие технологии, как голографическая проекция, виртуальная реальность с подключением интерактивной аудитории в реальном времени. Цифровое пространство представляет полотно «Тысяча рек и гор» в фойе станции метро, позволяя посетителям ознакомиться с культурной традицией, ощутить связь с многовековой художественной культурой Китая. Традиционная китайская живопись интегрирована с инновационными

приёмами цифрового искусства, это превращает элементы традиционных китайских картин в новые художественные формы [72]. Пространство станции сочетает в себе традиционную эстетику китайского искусства и цифровые технологии, а также создается привлекательная эмоциональная атмосфера с помощью живописи, музыки, ароматов и других когнитивных компонентов. Здесь посетители не только могут наслаждаться красотой полотна «Тысяча рек и гор», но также узнать об исторических и культурных контекстах данной картины. Кроме того, пассажиры могут нарисовать собственный пейзаж на специальном устройстве. После сканирования QR-кода посетители могут сохранить свою работу на своём смартфоне: элемент интерактивности повышает вовлеченность зрителей, мотивирует их к изучению известного произведения изобразительного искусства.

Благодаря совершенствованию технологии печати, сегодня копии живописных полотен можно использовать в пространстве метро. Техника трафаретной печати по эмали предполагает создание художником аналогового рисунка, который затем преобразуется в компьютерный макет, печатается на стальной пластине с использованием эмалевых красок в сочетании с методом трафаретной печати, а затем обжигается, превращаясь в классический изразец [73]. Этот метод экономичен и позволяет полностью сохранить первоначальный замысел автора, сберегая в изделии все качества проектной разработки. «Культура Сюаньнань» – это панно, изображающее виды старого города на станции «Сюаньвэнь» на 4-й линии Пекинского метро. Художественное панно «Цзинтай Цзинхуа» посвящено мастерству изготовления перегородчатой эмали на станции «Цзинтай» на 14-й линии Пекинского метро. Панно «Океанский рай» и «Животный рай» изображают морских и наземных обитателей на станции «Фанчжуан» (Рис. 2.4). Панно «С 9 до 5» отражает городскую жизнь на станции «Даванг Роуд». Все эти произведения были созданы из керамики с помощью трафаретной печати. Также можно отметить панно: «Послеполуденный солнечный свет» на станции «Маданг Роуд» 9-й линии Шанхайского метрополитена,

изображающее изменения городской архитектуры в старом Шанхае. Нельзя обойти вниманием и панно «Впечатления моря» на станции «Сюйцзяхой», изображающее современную городскую среду делового района Сюйцзяхой.

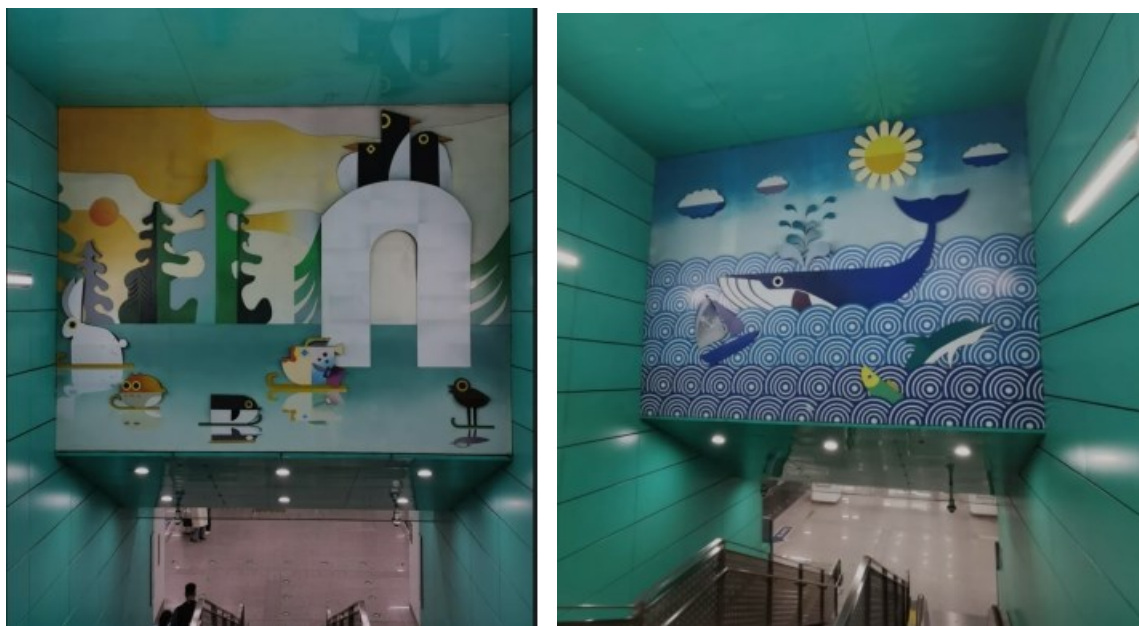


Рисунок 2.4 – Эмалевые трафаретные фрески «Животный рай» и «Океанский рай» на станции Фанчжуан 14-ой линии Пекинского метрополитена. Источник изображения: собственная фотография автора

Разработка технологии УФ-печати ² позволяет добиться высокого качества, детализации узоров и фрагментов изображения, а также получить более яркие и насыщенные цвета. Как правило, рисунок печатается на плоской поверхности, и с помощью УФ-чернил может быть достигнут эффект глянцевого или матового покрытия. Примером могут служить декоративные панно «Пышные ветви» и «Полные жизненной силы», размещённые над эскалатором на станции «Ниуцзе» 19-й линии Пекинского метро (авторы Му Цзин и Ши Шуо) (Рис. 2.5).

2 . УФ-печати : Ультрафиолетовая печать (UV- или УФ-печать) — разновидность печати с использованием УФ-отверждаемых чернил, которые застывают (фотополимеризуются) под воздействием ультрафиолетового излучения, образуя плёнку на запечатываемом материале.



Рисунок 2.5 – Декоративное панно «Пышные ветви», авторы – Цзин Му и Ши Шуо, станция «Ниуцзе» 19-й линии Пекинского метрополитена. Источник изображения: <https://www.meipian.cn/4rhyzjkq>

С развитием ускоренным науки и техники, благодаря новым технологиям обработки естественная красота цвета и таких традиционных материалов, как камень, металл, керамика, стекло и др., появилась возможность их широкого использования в оформлении китайского метрополитена.

В 1980-х годах керамические панно активно использовались в пространстве Пекинского метрополитена, например, панно: «Четыре великих изобретения», «История китайской астрономии» и «Гора долголетия» на станции «Цзяньгомень». Большинство из этих произведений представляли собой расписанные вручную высокотемпературные керамические панно. Сегодня широко используется технология струйной печати по глазури, широко применяемая в китайском метрополитене. В этой технологии используется печать цветной глазурью на обычных керамических плитках, которые затем обжигаются при сверхвысокой температуре. Этим обеспечивается высокая цветопередача; данная технология также может придать изображению трехмерную текстуру. Например, панно «Великолепный Сюаньнань» на станции Хуфанцяо 6-й линии Пекинского

метрополитена (автор Сунь Тао), а также панно «Живем вместе» на станции «Ганькэн» Шэньчжэньского метрополитена (автор Ли Хань) (рис. 2.6). К данным произведениям можно отнести декоративные панно на станции «Янь'эрдао Роуд» 2-й линии Циндаоского метрополитена (автор Линь Сюэмин).



Рисунок 2.6 – Декоративное панно «Жить вместе», автор – Ли Хань, станция «Ганкенг» Шэньчжэньского метрополитена. Источник изображения: <https://zhuanlan.zhihu.com/p/474890536>

Благодаря развитию технологий печати был использован метод сканирования, а также применена компьютерная графика для точного контроля размера, цвета, расположения и деталей рисунка; этот способ позволяет избежать традиционных ошибок при ручной работе, которые могут возникнуть при производстве. Такой приём делает возможным трансграничную коммуникацию между различными видами искусства, а сами произведения могут быть преобразованы в формы, подходящие для оформления метрополитена.

Рассмотрим панно «Рай для животных» на станции «Зоопарк» 4-й линии Пекинского метрополитена, где в проекте была использована новая технология инкрустации стеклом. Автор произведения создал десятки разноцветных стекол, трехмерный эффект придал данному произведению форму инсталляции, данная технология позволит уникальному произведению просуществовать много лет не подвергаясь ремонту.

С возрастанием популярности технологии 3D-печати в Китае начала

набирать обороты цифровая скульптура. Эта технология постепенно доказала свои преимущества в процессе создания произведений монументально-декоративного оформления китайского метрополитена. На ранней стадии проектирования с помощью компьютерного моделирования можно добавлять детализированные фактуры и другие тонкие детали на объект, например, имитировать аутентичность традиционного скульптурного производства. Все этапы разработки сохраняются в виде цифровых данных и могут быть изменены и откорректированы в любое время (Таб.8). По сравнению с традиционным скульптурным производством цифровая скульптура значительно сокращает время и усилия, затрачиваемые на создание произведений, позволяя художникам больше сосредоточить внимания на проекте. Творческая свобода в создании цифровой скульптуры позволяет специалистам проводить эксперименты в процессе создания произведения, делая его более экспериментальным [74].

Таблица 8 – Этапы цифрового моделирования



Примером могут служить художественные инсталляции на станциях Шэньчжэньского метрополитена: «Море» (станция «Йихай», автор Фан Бинг) (рис.2.7); «Фейерверк» (станция «Наньоу», автор Сюй Цзывэй); «Где море и небо» (станция Гуандун «Хаймэнь», автор Сюй Цюньбо); «Эволюция» (станция «Цяньвань», художник Чжан Чао). Во всех произведениях модель начального эскиза скульптуры выполнена с помощью технологии 3D-печати.



а

б

Рисунок 2.7 – а) художественная инсталляция «Море», автор – Фан Бинг, 2019 г. б) Эскиз 3D-печатной модели на раннем этапе работы. Источник изображения: <https://weibo.com/ttarticle/p/show?id=2309404773525990015724>

В художественном панно «Шэн Дань Цзин Чжоу» на станции Чэгунчжуан 6-й линии Пекинского метрополитена использована комбинированная технология традиционной резьбы по кирпичу, гидроабразивная резка и окраска металла. В качестве основы художником использована традиционная резьба; она сочетается с вырезанными из бумаги персонажами Пекинской оперы. Налицо – формирование лаконичного, многослойного и ясного художественного эффекта[75].

В работе над панно «Ритм воды» на станции «Бай Ши Цяо» Пекинского метрополитена была использована зеркальная нержавеющей сталь в виде полос разной ширины. Вместе они сформировали неровный рисунок, который дает визуальный эффект вибрирующего света. Пассажиры проходят вдоль данной инсталляции, и при смещении точки зрения можно увидеть динамику изменений. (рис. 2.8). Декоративное художественное панно «Глубокий цветок корня лотоса» на станции «Мост Лотоса» выполнено из прозрачного закаленного стекла с помощью 3D-резки; оно образует многослойную стеклянную поверхность, напоминающую водную рябь. Ажурная резьба в виде цветов лотоса и рыб свободно расположена между листами стекла.



Рисунок 2.8 – а) Художественное панно «Ритм воды» на станции «Бай Ши Цяо». б) Художественное панно «Глубокий цветок корня лотоса» на станции «Лянь Хуа Цяо». Источник изображения: <https://www.douban.com/photos/album/84949576/?start=18>

Компьютер в проектировании подобных объектов является техническим инструментом и средством, облегчающим работу скульптора. Однако главным фактором, определяющим художественное качество скульптурного произведения, остается собственное художественное видение художника[76].

2.2.2. Использование искусства инсталляции

За рубежом скульптуры также часто размещают в пространстве метро. Так, в Японии в 1970-х, в Гонконге в 1980-х и в КНР в 1990-х годах наблюдалось бурное развитие метрополитена [77]. Китайский метрополитен во многом позаимствовал мотивы стандартизированного дизайна японского метро. Этот подход к созданию пространства метро максимально практичен и не предполагает скульптурного оформления. Поэтому долгое время китайское метро было оформлено в основном декоративными панелями. С 1990-х годов в Китае начали использоваться разнообразные формы инсталляционного искусства; в общественном пространстве метро оно было представлено в диапазоне от статических до интерактивных произведений.

В настоящее время искусство инсталляции на станциях китайского

метро представлено тремя основными видами: 1) интерактивная инсталляция; 2) функциональная инсталляция; 3) статическая декоративная инсталляция. (Рис.2.9)



Рисунок 2.9 – Виды искусства инсталляции в пространстве китайской метрополитена

Порт Хуанган – один из важнейших пограничных переходов между материковым Китаем и Гонконгом. Художественная инсталляция «Соединение» (Рис. 2.10) на станции «Хуанган Порт» линии 7 – это разноцветная металлическая проволока, образующая длинный канат. Произведение оказывает сильное визуальное воздействие, в нём ощущается дух связи, единства, взаимной выгоды и сплоченности.



Рисунок 2.10 – Художественная инсталляция «Соединение». Станции «Хуанган Порт» 7-я линии Шэньчжэньского метрополитена. Источник изображения: <https://www.acfun.cn/a/ac26670726>

Шестая линия Шэньчжэньского метрополитена, всесторонне учитывая такие факторы, как безопасность, функциональность, эстетика и осуществимость, внедрила в пространство платформы метрополитена сочетание скульптур и сидячих мест. Путем функциональной трансформации художественных инсталляций была создана новая форма искусства, которая впервые в истории китайского метрополитенного искусства использует функциональные скульптуры и инсталляции в качестве основного элемента. (Таб. 9).

Таблица 9 – Функциональная художественная инсталляция на 6-й линии Шэньчжэньского метрополитена

Станция метро	Станция «Юаньфэн»	Станция «Гуанмин Дацзе»	Станция Хуншань «Чуанг Е Лу»	Станция «Ян тай шань дун»	«Шань Ву»
Название произведения; автор	«Звезды и деревья», Лю Годун	«Юй шу», Чжан Цину	«Вперед» Хуан Аньцзи	Создавая новый ландшафт, Лина	«Ши Шанг Сан Шенг», Чэнь Вэйцай
художественная инсталляция					

С появлением мобильных телефонов повседневная жизнь людей и их

социальное взаимодействие претерпели фундаментальные изменения. Мобильные телефоны стали неотъемлемым коммуникационным инструментом, а также одним из основных способов получения информации и организации досуга. Будучи одним из самых оживленных общественных пространств в городе, станции метрополитена стали важными местами для контакта цифрового искусства с публикой. Зрители могут взаимодействовать с произведением через свои мобильные телефоны, меняя форму представления произведения с пассивного просмотра на активное участие с помощью программы дополненной реальности (AR).

Произведение «Пекин. Память» (рис. 2.11) было создано в 2013 году на станции Наньлуогу 8-й линии Пекинского метро. Это произведение основано на демонстрации старинных повседневных предметов, собранных в коллажи и запечатанных в стекле; все вместе они составляют силуэты людей, напоминающие типичных персонажей старого Пекина. Вся работа состоит из более чем 4000 стеклянных блоков. Корпус каждого блока площадью 6 кв. см содержит в себе пекинский антиквариат и обладает QR-кодом для сканирования смартфонами. С помощью сканирования горожане могут ознакомиться с историей объекта, просмотреть соответствующие видео, а также взаимодействовать с аудиторией, оставляя сообщения[78].

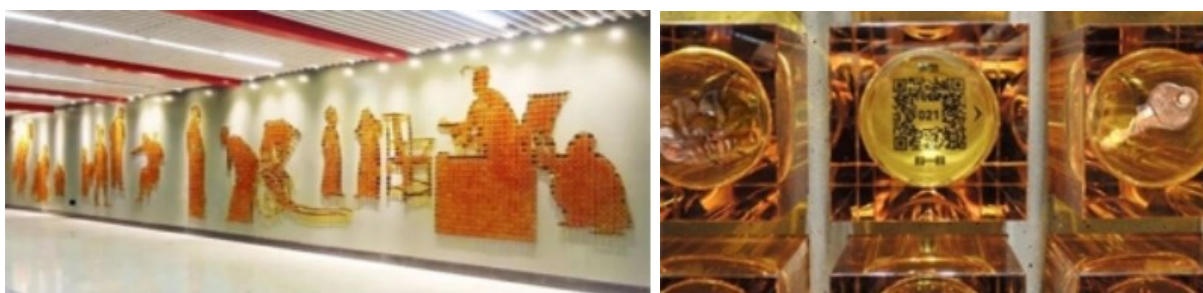


Рисунок 2.11 – Станция «Наньлуогусян» Пекинского метрополитена – «Пекин. Память», фрагмент произведения. Размер: 20 × 3 метра, 2013 г. Источник изображения: <https://www.acfun.cn/a/ac26670726>

Сенсорные художественные инсталляции так же активно используются на станциях китайского метро. Привлекая пассажиров мультисенсорными

интерактивными возможностями, монументально-декоративное искусство успешно интегрируется в транспортную среду, добавляя пассажирам новые ощущения в пространстве станций. Сенсорные инсталляции в метро часто взаимодействуют с пассажирами с помощью экранов или сенсорных полов, как, например, музыкальная лестница на станции «Да Ян Та» Сианьского метрополитена. Когда пассажиры наступают на ступени, напоминающие клавиши фортепиано, каждая ступень издает соответствующую музыкальную ноту. Примером сочетания визуальности и акустики может служить декоративное панно станции «Парк Тан Синьпэй» Уханьского метрополитена (2018 г.), созданное на тему: «Национальная квинтэссенция классики искусства»; произведение сочетает в себе традиционные и новые технологии. Подходя к панно, пассажиры с помощью сенсорного устройства могут услышать отрывки из спектаклей Пекинской оперы. Типичный пример интерактивного произведения – сенсорная инсталляция «Городской пульс» (2021, автор – Цзян Фэй). Работа размещена на станции «Хоутан» 7-й линии Шанхайского метро; инсталляция состоит из 72 прозрачных стеклянных трубок и плавающих в них цветных шариков. Когда пассажиры проходят мимо, сенсорное устройство заставляет цветные шарики подниматься и опускаться вдоль стеклянной трубки, создавая динамичный визуальный эффект (рис. 2.12).



Рисунок 2.12 – Сенсорная художественная инсталляция «Городской пульс», автор – Цзян Фэй, станция «Хоутан», 7-я линия Шанхайского метро, 2021г. Источник изображения: https://m.sohu.com/a/421160981_679444

Через использование технологии дополненной реальности (AR) в мобильных приложениях на смартфонах достигается еще более глубокий и интерактивный эффект. Зрители могут объединять изображения реального мира с виртуальными, преодолевая традиционные физические ограничения.

При оформлении общественного пространства на 12-й линии Шэньчжэньского метрополитена были установлены две интерактивные AR-инсталляции, например, «listen to life» на станции «Синьаньский парк» (рис. 2.13). Эта масштабная художественная инсталляция представляет собой увеличенную модель наушников, а её общая форма напоминает росток. В нижней части имеются функциональные сиденья, в верхней части установлена система навигации. Подобные инсталляция установлены на нескольких уровнях станции.



Рисунок 2.13 – Художественная инсталляция «listen to life», 12-я линия Шэньчжэньского метрополитена. Источник изображения:
https://roll.sohu.com/a/708645638_120098543

На любом из уровней пассажиры могут открыть приложение на своем смартфоне, навести его на «росток», и увидеть множество фантастических виртуальных изображений. Художественную инсталляцию «Манчкин», расположенную на платформе станции «Парк Чжуншань», можно отсканировать с помощью мобильного телефона и увидеть 3D-картину, изображающую сладости. Благодаря цифровым технологиям трехмерные динамические элементы могут взаимодействовать с реальной средой метрополитена, нивелируя монотонность традиционного пространства и

создавая для пассажиров новый когнитивный опыт взаимодействия с окружающим миром[79].

2.3. Принципы и методы дизайна и проектирования монументально-декоративных произведений для общественных пространств китайского метрополитена

В настоящее время китайский метрополитен находится на стадии перехода от функциональности к человеку ориентированности. Этот процесс также знаменует собой обновление и оптимизацию подходов к проектированию монументально-декоративных произведений. В прошлом китайский метрополитен уделял больше внимания практичности, делая акцент на функциональных качествах. Однако с развитием общества и повышением эстетических требований фокус проектирования постепенно стал смещаться на гуманистические аспекты. В этом контексте особенно важны принципы и методы проектирования монументально-декоративных произведений.

Метро – это одно из самых важных средств коммуникации в городской транспортной среде; искусство в метро должно стремиться к органичному сочетанию функциональности и художественности, учитывая уникальные пространственные особенности станций метрополитена. Обеспечение функциональности должно гармонично сочетаться с гуманитарными коннотациями, удовлетворяя эмоциональные потребности пассажиров. Это дает возможность усилить узнаваемость станций метро, таким образом решить задачу устранения «безликости» среды метрополитена.

В метрополитене монументально-декоративное произведение находится в особой, закрытой среде, расположенным под землей. Это общественное пространство с атрибутами муниципального транспорта; линии метрополитена могут соединять различные станции метро, превращая транспортную сеть в площадку для демонстрации произведений искусства. При проектировании оформления станций следует не только соблюдать

общие принципы создания монументально-декоративных произведений, но и сопоставлять их со спецификой пространства.

В проектировании монументально-декоративных произведений китайского метрополитена можно выделить следующие постулаты:

1. Принцип применимости, предусматривающий, что расположение и форма произведения искусства не должны мешать функционированию метрополитена как функциональной системе.
2. Принцип «Интеграции». Произведение искусства гармонично сочетается с интерьером станции метро и органично включено в общее проектное решение станции метрополитена.
3. Принцип визуальной доступности и узнаваемости, опирающийся на культурный и визуальный опыт массового зрителя.
4. Принцип учёта поведенческих характеристик пассажиров метрополитена.
5. Принцип контекстуальности, учитывающий особенности локального историко-культурного контекста.
6. Принцип художественно-стилевого разнообразия, предусматривающий смену изобразительных парадигм в зависимости от средового контекста.

Станция метро, рассматриваемая как изолированное пространство, в первую очередь должна удовлетворять практическим требованиям в отношении потока пассажиров, обеспечивать плавность и эффективность передвижения. Создание художественного произведения в метро должно не только быть связано с характеристиками наземного пространства, но и формировать визуальные ориентиры для пассажиров. Например, большинство тематических панно, размещенных в вестибюлях станций, имеют горизонтальную композицию. Благодаря ориентированной форме произведения у людей возникает ассоциация с нужным направлением, задаваемым конкретным произведением; так само пространство приобретает свойство нужной направленности. Такие материальные произведения, как инсталляции и скульптуры, не могут быть слишком крупными, поскольку

важно, чтобы они не мешали движению пассажиров. Кроме того, пространственная ориентация художественных произведений также оказывает определенное воздействие на направление движения в пространстве метрополитена.

Для зрителя восприятие художественных произведений, расположенных на станциях метро, в галереях и в музеях, вызывает совершенно разные психологические ощущения. Посетитель галереи или музея часто приходит туда осознанно, с целью получения определенного культурного опыта. Он может быть подготовлен к восприятию произведения, иметь определенные ожидания и интересы, в то время как встреча с произведениями искусства на станциях метро происходит непреднамеренно. Посещение галерей и музеев связано с определенной целью, люди проводят время в спокойствии, их движения замедлены и размеренны, они внимательно изучают каждое произведение. В отличие от этого, пассажиры метро направляются в разные места, станция метро является для них промежуточным пунктом, а не конечным местом назначения. В связи с этим темп передвижения ускорен, а потоки разнонаправленны. Проектировщики должны учитывать особенности психологии пассажиров и в соответствии с характером поведения пассажиров создавать соответствующую эмоциональную атмосферу.

Региональная культура – это явление, заданное определенными географическими и социальными рамками, она включает в себя историю, традиции, фольклор, обычаи и другие аспекты. Культура – это душа и символ города [80]. Региональная культура – это явление, формирующееся на протяжении многих лет или даже столетий. В процессе быстрого развития городов современная урбанистическая культура, ставшая следствием глобализации, делает все города все более похожими друг на друга. Люди видят современный город, в котором отсутствует чувство региональной культурной идентичности. Потеря чувства исторического контекста является символом утраты региональной культуры. В настоящее время люди, получившие финансовую стабильность благодаря экономическому росту

Китая, постепенно начинают стремиться к духовным идеалам. Движение к интеграции с региональной культурой, обретение идентичности является частью духовных поисков жителей современных городов. Восстановление утраченной культуры имеет чрезвычайно важное значение для современного населения мегаполисов. Региональная культура может не только демонстрировать уникальность города, но и обогащать его жителей новыми духовными смыслами.

Пространства метро и культурные паттерны городской среды, в которой они расположены, неразрывно связаны между собой. Японский искусствовед и критик Синске Минамидзо выдвинул концепцию «предметно-ориентированного искусства» (site-specific art), которая подразумевает, что художник рассматривает пространство как важное средство художественного выражения, создавая работы, тесно связанные с особенностями окружающей среды и с историческим контекстом. Особенность этой концепции заключается в том, что из-за тесной связи между произведением и локацией его невозможно показать в других местах, оно создаётся для конкретного места и конкретных условий. Таким образом, данная концепция включает в себя два важных аспекта: пространственные особенности и историко-культурный контекст.[81]

С позиции визуальной целостности, чтобы соответствовать общей пространственной гармонии и балансу различных элементов, материалы художественного произведения под землей: объем, цвет и освещение должны основываться на характеристиках пространства метро.

Монументальное искусство в метрополитене должно быть разнообразным. Благодаря различным художественным формам в сочетании с новыми материалами и технологиями можно создавать богатые, выразительные объекты, отражающие все сферы жизни города и региона.

Проекты для метрополитена, как правило, крайне затратны, они требуют значительных трудовых и материальных ресурсов, а главное, что после завершения строительства трудно внести коррективы в уже созданные

сооружения. Поэтому художественные проекты должны обладать прогностическим, долгосрочным и устойчивым характером, формируемым в процессе концептуального проектирования.

При проектировании монументально-декоративного произведения для метро необходимо учитывать их принципиальное отличие от художественных произведений, создаваемых отдельно. При проектировании пространства станции метро необходимо проанализировать характеристики данной среды, определить специфику пассажиропотока, а также всесторонне изучить возможность размещения художественных произведений. Проектирование отдельных художественных произведений требует всестороннего рассмотрения, начиная с выбора места, тематики, формы художественного выражения, техники обработки и применения материалов; в данном процессе может быть использована методика «пространственного нарратива».

Понятие «пространственной нарратив» возникло из нарратологии – теории, основанной на социальных науках, включая историю и литературу [82, с. 125]. В начале XX века западная теория повествования претерпела сдвиг в сторону пространственного подхода, в результате пространственный нарратив преодолел традиционную концепцию и постепенно проявился в области архитектуры и дизайн[83]. Пространственный нарратив, заимствованный из литературного повествования, включает три элемента: рассказчика, носителя информации и читателя. Рассказчик (или дизайнер) использует различные материальные и нематериальные элементы как средство повествования, превращая пространство в место для раскрытия сюжета. В то же время, читатели (пользователи) воспринимают это место, основываясь на своем личном опыте и культурном прошлом[84].

В Китае профессор Чэн Силинь (2002 г.) в работе: «Обзор теории нарратива» и профессор Ван Ань (2008 г.) в работах: «О развитии пространственной нарратологии» и «Пространственный поворот теории нарратива» стали первыми исследователями феномена нарратива и пространственной нарратологии. В 2015 году Лонг Дийонг, профессор

Школы искусств Юго-Восточного университета, выдвинул концепцию «пространственно-временного» нарратива, основанную на исследовательском направлении «Пространственной нарратив», и подчеркнул, что носителем времени и пространства является общественное пространство. В 2018 году Лу Шаомин, профессор архитектурного факультета Шанхайского университета Цзяотун (Shanghai Jiaotong University), посвятил свои исследования пространственной нарратологии в архитектуре; эта тема была освещена в его книгах: «Архитектурный опыт», «Нарратив места» и «Нарратив среды: расшифровка шанхайских классических садов». В работе ученого Цзэн Чжэна «Стратегия проектирования цифрового искусства метрополитена в рамках Пространственного нарратива» (2023 г.) была рассмотрена модель проектирования пространственного нарратива метро.

Сюжеты литературных, кино и телевизионных произведений возникают благодаря связям между главами или кадрами. Существует очевидное сходство между архитектурным пространством и структурой литературных, кино- и телевизионных произведений. Структура архитектурного пространства напоминает главы и части книг, а сочленение между различными пространственными зонами соответствует началу и концу литературного произведения.

В литературе и в кино термин «сюжет» относится к определенному расположению повествовательных событий, являющихся неотъемлемой частью нарратива [85]. Сюжет состоит из ряда частей и обычно включает вступление, завязку, развитие, кульминацию и разрешение. В отличие от вышеуказанного определения термин «пространственный нарратив» обозначает модель пространства, в котором воплощаются эмоциональные сюжеты из жизни. Он включает в себя два аспекта: содержание темы и художественные методы организации сюжета [86]. Организация элементов наземного и подземного пространства в логической последовательности может сформировать повествование и распространить культурную информацию с помощью соответствующих художественных символов [87].

В дизайне вид статического пространства обычно включает в себя описание и характеристики определенного места или момента, что усиливает выразительность и привлекательность истории [88, с.179]. Расширение понятия «нарратив» ещё и на пространство способствует пониманию механизмов связи жизненной среды и людей, её воспринимающих.

С точки зрения пространственного нарратива, организация и связывание элементов пространства наземного и подземного метрополитена посредством логического порядка позволяет формировать органичный контекст, который может транслировать культурную информацию через связанные художественные символы. Пространственный нарратив представляет собой процесс, в ходе которого наблюдается использование различных материальных или нематериальных элементов в пространстве как средства, с помощью которого дизайнер передает определенную историю пользователю. Это превращает пространство в новый носитель для рассказа историй. В этом контексте пользователь, опираясь на собственный личный опыт и культурный контекст, формирует соответствующее понимание этого пространства, что приводит к формированию серии сценариев, переживаний и воспоминаний.

Пространственная структура станции метро базируется на композиции элементов и отделке. Различная форма, масштаб и структура зон метро значительно влияют на нарратив пространства. Поэтому изучение последовательности организации пространства метро в основном сосредотачивается на характеристиках отдельных зон. Вдоль основных путей движения пассажиров, в процессе входа и выхода из вестибюля на платформу, пространство приобретает несколько различных фаз: от открытости к узости, становится извилистым, или открытым, затем снова проходит все стадии. Всего в этой последовательности отмечено четыре различных ритмических изменения.

Событийная последовательность пространства метро представлена поведением и психологической активностью пассажиров внутри станции. Хотя общественное искусство в метро не является обязательным объектом

внимания пассажиров во время поездки, его эффективность связана с эмоциональным состоянием и поведением пассажиров. Поэтому исследование последовательности событий в пространстве метро фокусируется на эмоциональном состоянии пассажиров и на степени их внимания к окружающей среде (Рис. 2.14).



Рисунок 2.14 –Модель стадий проектирования метрополитена

Подземное пространство в силу своей специфики обладает такими ограничениями, как ощущение закрытости, недостаток ориентиров, неявное восприятие изменений во времени и пространстве, а также сложность в восприятии окружения [89, с.229]. Станции метро как комплекс функциональных сооружений имеют фиксированные маршруты движения для пассажиров. «Движение» определяет целостность архитектурного решения [90, с.567]. В пространстве метро внутреннее убранство становится единственной формой когнитивной среды для пассажиров. Для формирования впечатления необходимо полагаться на пространственные сцены, детали и ориентиры, включая украшение потолков, полов, стен и других поверхностей, а также элементы систем навигации. Талантливые

произведения монументального искусства могут обеспечить когнитивную основу для восприятия подземных пространств. Таким образом, проектные решения станций метро, включающие «пространственные нарративы», имеют естественное преимущество.

Размещение произведений искусства в пространстве метро представляет собой контекстуальный метод оформления, направленный на повышение визуального комфорта для пассажиров. Системное размещение произведений искусства в пространстве метро формирует целостный изобразительный сюжет. Монументально-декоративное искусство метрополитена является важным культурным объектом, отражающим общественное эстетическое сознание.

Создание произведений монументально-декоративного искусства в пространстве метрополитена является важной задачей целостного проекта. Различное расположение в среде будет напрямую влиять на размер, форму, цвет и другие аспекты художественного произведения. Форма, материал и стилистика тесно связаны между собой и должны быть всесторонне рассмотрены в процессе проектирования. В соответствии с характером архитектуры метрополитена, пассажиры оценивают произведения искусства, размещенные на станциях метро, они ограничены правилами передвижения, коротким временем пребывания и габаритами пространства. Поэтому следует выбирать формы произведений, подходящие для коротких остановок и оценки, чтобы за непродолжительное время пассажиры могли получить четкое впечатление от оформления станции. Кроме того, декоративные произведения, размещённые в пространстве, должны взаимодействовать со средой, в которой они расположены, и гармонизовать с архитектурным решением станции (Рис. 2.15.) Необходимо достичь согласованности стилистики оформления и художественных материалов с окружающей средой, что подчеркнёт особенности самого произведения и будет соответствовать общему художественному облику станции.



Рисунок 2.15 – Факторы, влияющие на форму монументально-декоративных произведений в общественном пространстве метрополитена

Движение пассажиров в общественном пространстве метро в основном включает в себя следующие зоны: входы и выходы, эскалаторы, лестницы, переходы, вестибюли, платформы. Пассажиры уже на входе в метро оказываются в замкнутой среде, маршрут их движения почти всегда идентичен. Данные факторы требуют использовать в дизайне метро сжатые, ясные, обладающие целостным воздействием композиционные приёмы [91].

На этапе планирования следует тщательно исследовать места расположения художественных произведений. Выбор места для установки произведения должен основываться на пространственной структуре и архитектурных характеристиках метрополитена. Большинство монументальных произведений в китайском метрополитене установлены в вестибюлях или на платформах. Как правило выбранное место – это открытое пространство со слабым трафиком, при этом исключаются зоны станционного зала, это сделано для того чтобы добиться максимального обзора.

Произведения искусства, размещенное в метрополитене, часто

становится визуальным центром пространства, обладающим сильной эмоциональной выразительностью [92, 93]. Произведения могут быть различных размеров, выполнены в разной цветовой гамме, из различных материалов и форм. Их размещение должно соответствовать общей «режиссуре» пространства и формировать систему визуальных связей с различными зонами метро. Специфическими средствами разработки художественного проекта являются: прогрессия, интерполяция, конфликт и сопоставление. Пространственные акценты необходимо организовывать вокруг траекторий активности пассажиров. Станции с их архитектурой, отделкой и декоративными элементами формируют целостность пространства метрополитена. Каждая зона, через которую проходят пассажиры, содержит «сюжеты», которые раскрываются через такие визуальные приемы, как прогрессия, интерполяция и контраст.

Станция «Нагатинский затон» (Москва) расположена на небольшом «полуострове», который почти полностью окружен Нагатинской поймой. Поэтому объектами монументально-декоративного искусства станции являются 13 видов местных рыб, обитающих в реке Москве. Дизайнеры разделили станцию на пять зон, чтобы отразить художественную тему в соответствии с маршрутами движения пассажиров. Комплекс станции организован в виде спирали, последовательно спускающейся на нижние ярусы (Рис.2.16). Художественное повествование разворачивается по мере движения по маршруту и достигает своей кульминации на нижнем уровне, при спуске на платформу (Рис.2.16).

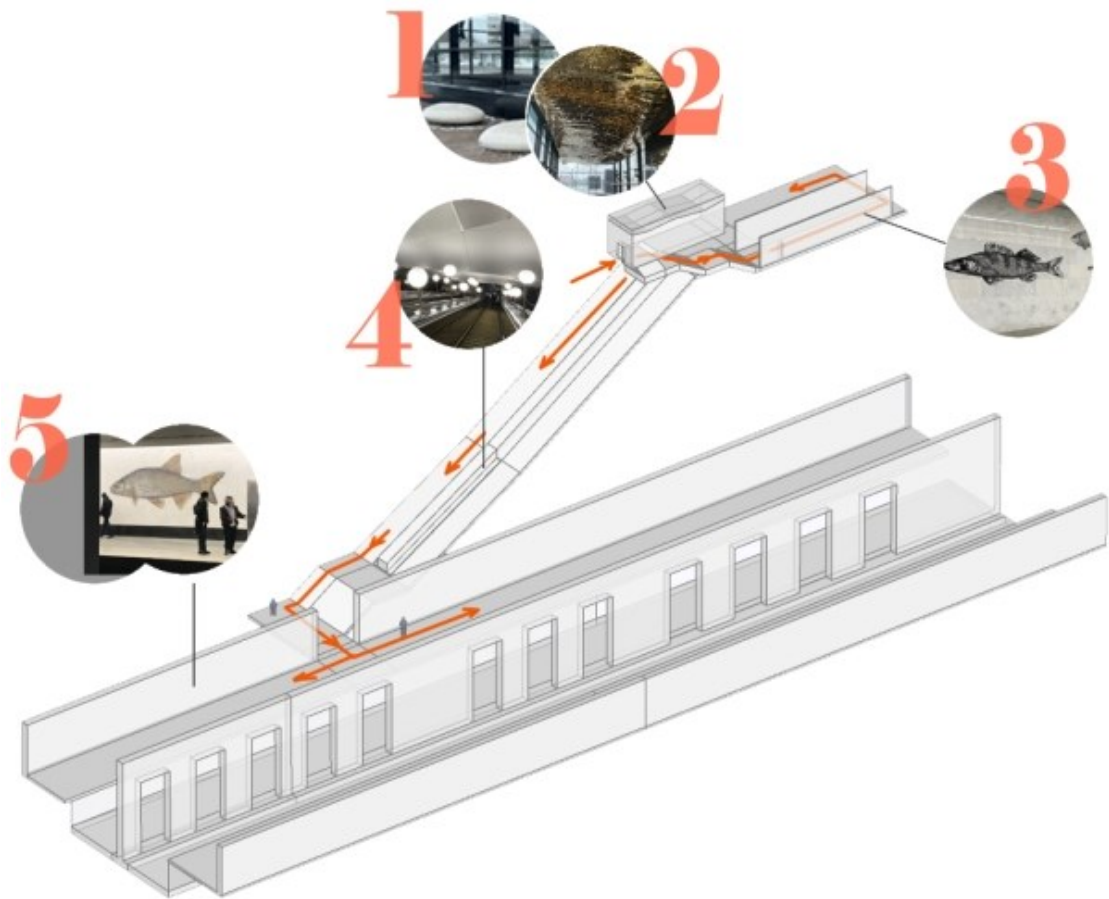


Рисунок 2.16 – Схема станции метро «Нагатинский затон» (Москва).

При входе в метро пассажиров встречают два объёмных искусственных булыжника в форме гусиных яиц, символизирующих связь с природной водной средой. Внутри станции привлекает внимание инсталляция на потолке, выполненная из металлических элементов, напоминающих рыбью чешую. В пространстве входа метрополитена обычное поведение пассажиров – быстро пройти мимо и не обращать особого внимания на декоративные детали. Абстрактный метод декоративного дизайна может побуждать пассажиров к ассоциациям с исходными тематическими символами, не перегружая их лишними элементами, делая общий эффект дизайна простым и лаконичным. Входя в подземное пространство, пассажиры обычно быстро проходят и бегло смотрят на стены прохода. Здесь тема дизайна ясна: стены по обе стороны украшают изображения рыб, выполненные простыми черными линиями в плоскостном стиле, что соответствует направлению

движения пассажиров. Такое интересное художественное выражение помогает избежать ощущения напряжённости в замкнутом подземном пространстве.

Переходя через туннель, пассажиры попадают в штольню с эскалаторами, эта зона оборудована светильниками, расположенными в ритме волн. Светильники, отражаясь в металлических панелях, создают эффект водной глади. В этом пространстве пассажиры движутся с постоянной и невысокой скоростью, и их психологическое состояние постепенно расслабляется. При выходе на платформу пассажиров встречают масштабные мозаичные панно с изображением рыб. В пространстве платформы станции поведение пассажиров в основном характеризуется состоянием ожидания поезда, что приводит к относительной статичности. В это время пассажиры с большей вероятностью или охотой обращают внимание на произведения искусства, находящиеся в данном пространстве. Высокий потолок платформы данной станции предоставляет больше возможностей для размещения и восприятия художественных объектов, создавая благоприятные условия для их экспозиции и взаимодействия с аудиторией. Мозаика на станции метро «Нагатинский Затон» демонстрирует нетипичный способ расположения мозаики в московском метро; она размещена не фрагментарно, поскольку вся стена использована в качестве фона. Мозаика изображает 12 видов рыб, размер которых увеличен примерно в 10 раз[94]. Изображения рыб гипертрофированы, однако, если учесть расстояние и размеры помещения, можно понять, что именно такой масштаб позволяет пассажирам рассмотреть произведение на большом расстоянии.

Стена между двумя путями имеет проемы, позволяющие пассажирам видеть стену противоположной платформы. Такой приём «полузакрытого оформления» создает эффект «рамки». При разделении пространства на отдельные «кадры» пассажиры могут одновременно наблюдать людей, идущих по платформе, и плывущих вдоль стены рыб (Рис. 2.17).



Рисунок 2.17 – Мозаичное панно на станции метро «Нагатинский затон» (Москва). Источник изображения: собственная фотография автора

Стоит отметить и световой дизайн станции, подсветка на стенах направлена сверху вниз, что схоже с нахождением под водой. В проекте освещения дизайнеры использовали простые и лаконичные приёмы, чтобы не отвлекать внимание пассажиров от главного художественного акцента станции – изображений рыб. В контексте организации всего пространства станции направление движения рыб совпадает с направлением движения пассажиров, что усиливает эффект взаимодействия. В оформлении использованы разнообразные комбинации материалов, включая металл, натуральный камень и мозаичную инкрустацию (Таб. 10). По мере движения пассажиров вдоль маршрута площадь и объём художественных элементов возрастает в соответствии с пластическим сценарием.

Таблица 10 – Художественные объекты в общественных пространствах станции метро «Нагатинский затон», Москва

	форма искусства	Материал	Дизайн освещения	Функция
Наземное пространство	Скульптурный элемент «галька»	Натуральный гранит	Естественное освещение	Интеграция с окружающей средой, (тема связана с природными водоемами)
	Инсталляции «чешуя рыб»	Полированный металл	Без освещения	Раскрытие темы «рыбы»
переход	Изображение рыб	Окрашенный рельеф[95]	Прямая полоса света	Раскрывает тему и усиливает сюжет.
Эскалаторное пространство	Светильники	Стекло	Точечный источник света, волнистый ряд	Усиливает эффект восприятия декоративных произведений.
Платформы	Мозаичные панно	мозаика	Прямая полоса света	Тактильное и визуальное восприятие

В Китае дизайн станций метро часто включает в себя «пространственные нарративы». Ярким примером является станция «Пассажирский порт Наньша» (Nansha Passenger Port Station) на 4-й линии метро города Гуанчжоу, которая открылась в декабре 2017 года. Станция метро «Пассажирский портовый вокзал Наньша» построена недалеко от береговой линии и является одной из исторических точек «Морского шелкового пути». Дизайн станции иллюстрирует историю мореплавания. Ориентируясь на использование единого элемента, через различные композиционные приёмы создаются ритмические системы, что позволяет визуально связать различные зоны (Таб. 11).

Таблица 11 – «Пассажирский портовый вокзал Наньша».

Вход/выход станции	Зона эскалатора
	
переход	вестибюль
	

Архитектурная структура станции это три уровня, на каждом из которых установлены эскалаторы. Облик входов и выходов основан на использовании абстрактных форм. На потолке штольни эскалаторов установлены стальные светильники в форме чайек, стены покрыты отражающими металлическими панелями, создающими ощущение водной поверхности. В переходах преобладает спокойная гамма глубокого синего цвета, стены отделаны отражающими панелями голубого цвета, создающими атмосферу подводного мира. В вестибюле станции изображения чайек подводят пассажиров к визуальному центру зала – «кораблю» (автоматическому билетному автомату). Группы «чайек» на протяжении маршрута постепенно трансформируются от свободного расположения к организованным группам, и наконец «закручиваются» вокруг лифтовой шахты. Каждая зона станции имеет уникальные элементы, позволяющие пассажирам получать новые впечатления на протяжении всего маршрута. Девятнадцатая линия пекинского метро была открыта в декабре 2021 года. Она проходит через исторический район Пекина, примечательно то, что ее маршрут пролегает в

непосредственной близости от Запретного города. В оформлении каждой станции использованы изобразительные мотивы, связанные с традиционной культурой[96, с.30].

«Цзишуйтан» – это природный парк в Пекине, хранящий богатую культурную историю. В основе художественного решения станции «Цзишуйтан» – водный пейзаж, охвативший всё пространство; его художественное решение основано на трех элементах: водный узор, водный пейзаж, плавающие рыбы. Например, декоративный узор «вода» на поверхности колонн; панели из металлической сетки уложены слой за слоем от стен до потолка по обеим сторонам зала, они являются метафорой водной поверхности. На станции «Цзишуйтан» в переходе расположено самое большое монументально-декоративное произведение Пекинского метро – мозаичное панно «Танцующая рыба» (авт. Хэ Вэй и Чжан Цзюньцин). В отличие от повествовательного характера традиционных панно, это произведение не имеет определённого сюжета. Красные рыбы распределены по всему полю картины. Они почти становятся орнаментом, уравнивая композицию панно. Благодаря конфигурации помещения панно расположены со обеих сторон перехода, что приводит к интересному визуальному эффекту: когда пассажиры находятся в одном конце перехода, они не могут видеть другую сторону произведения, в результате создается иллюзия, увеличивающая произведение в размерах (Рис. 2.18). В пространстве перехода благодаря отражающему эффекту стеклянной мозаики большая площадь мозаичного панно зрительно расширяет пространство, создает атмосферу глубины.

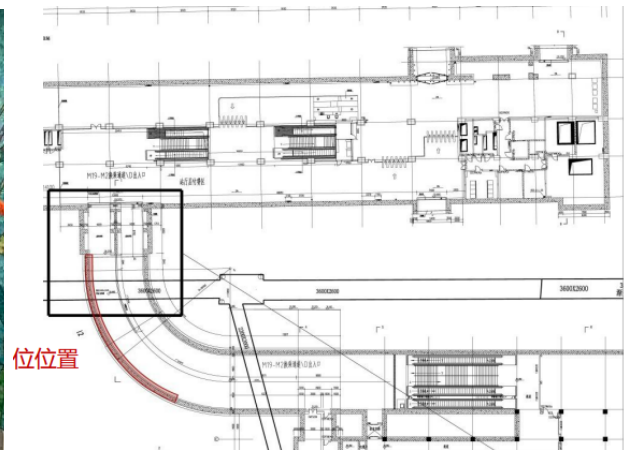
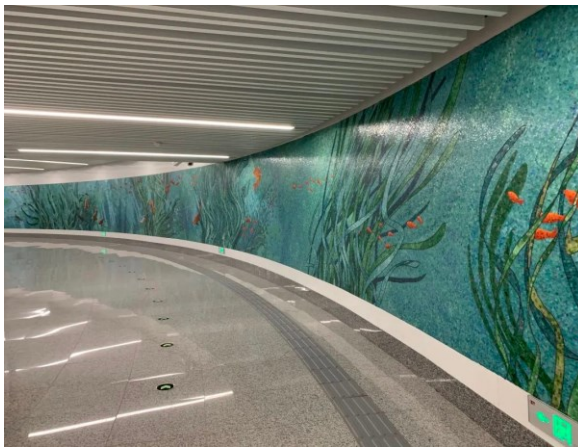


Рисунок 2.18 – Мозаичное панно «Танцующая рыба» (96 кв. М), схема пространственного расположения

В пространстве вестибюля станции находится четыре блока эскалаторов, (рис. 2.19) над центральной частью этой зоны расположены художественные инсталляции «Мерцающие волны» и «Чудесные волны» (авт. Чжан Пэн, Чжэн Кэсюй) (рис. 2.20). В сюжете произведения использована фигура карпа «Кои» в воде; в качестве узора на рыбе изображено «благоприятное облако» (Сяньюнь). «Благоприятное облако» символизирует удачу и богатство, а «Кои» - мир, здоровье и счастье. В общей концепции произведения использована идея множества планов, это дает возможность передать ощущение легкости и движения. Это произведение перекликаются с мозаичным панно «Танцующая рыба» в переходе станции.

Художественные инсталляции «Отражение волн в озере» (авторы: Руи Фабин и Ши Шуо) и «Память о виде из окна» расположены по обе стороны вестибюля метро. Произведение вдохновлено обликом «окон» в древних китайских садах. «Резные окна» использованы как рама для художественного произведения (рис. 2.21). Через окно соединяются два разных пейзажа, с одной стороны – виды древнего Цзишуйтана, с другой – современная городская среда; этот художественный ход разрушает ощущение замкнутости и создает ощущение глубины пространства.

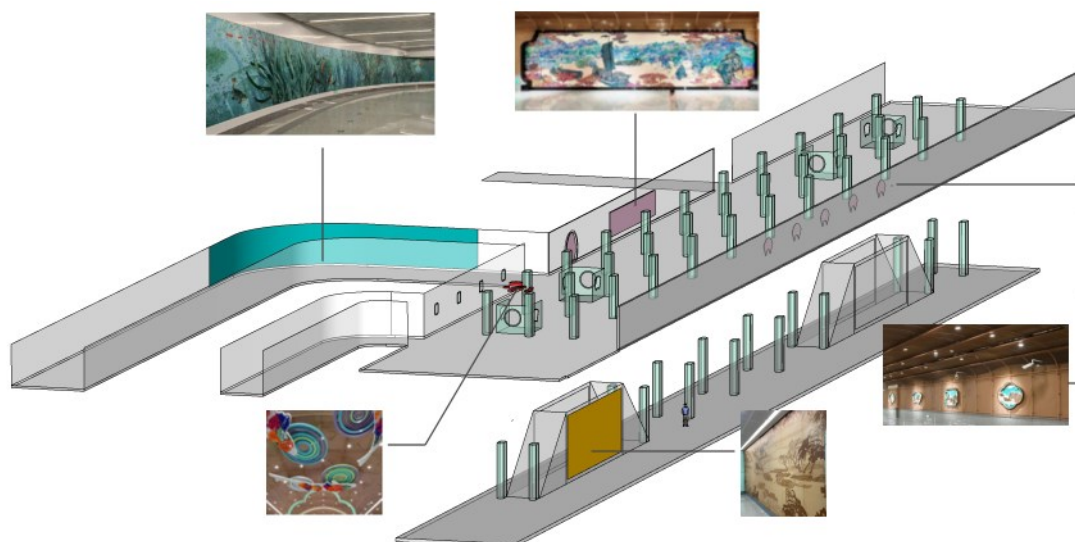


Рисунок 2.19 – Расположение произведений монументально-декоративного искусства на станции «Цзишуйтан»

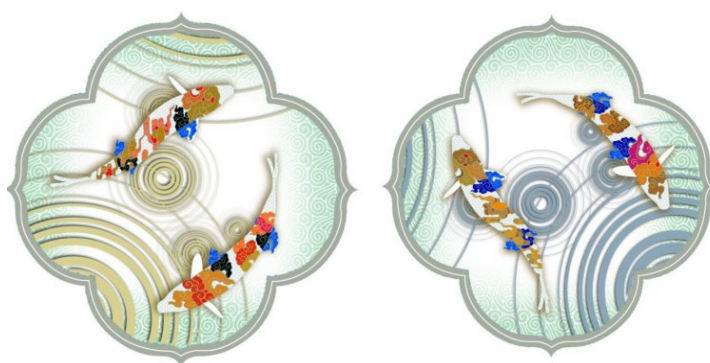


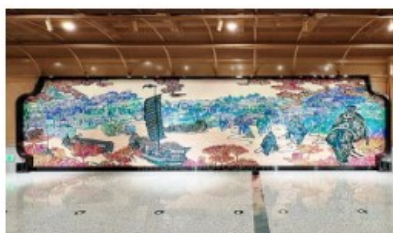
Рисунок 2.20 – Художественные инсталляции «Мерцающие волны» и «Чудесные волны»

Этот подход сочетает в себе традиционные культурные элементы и современные художественные мотивы, это привносит исторические

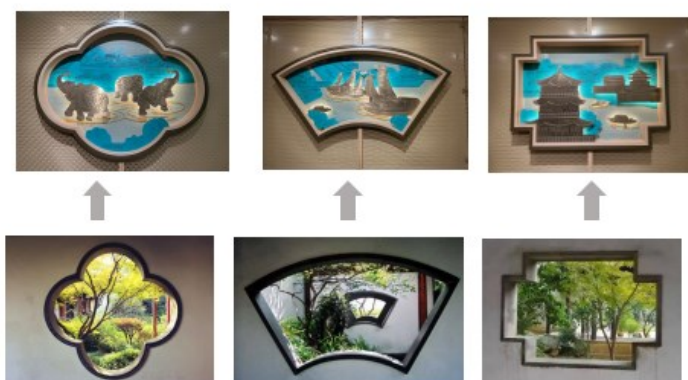
коннотации в художественное пространство станции метро. В панно «Память о виде из окна» в качестве пейзажной вставки выбран облик района – Цзи Щуй Тан с прудом для мытья слонов, кораблём, мостом, набережной реки, воротами Дэшэн и башней Ванхай. Произведение «Отражение волн в озере» демонстрирует процветание района Цзишуйтана во времена династии Юань, раньше здесь находилась «конечная станция» большого канала для перевозки зерна. Использование исторического пейзажа позволило авторам произведения не только подчеркнуть культурный и исторический контекст, но и усилить привлекательность изобразительного пространства. Благодаря повторяемости элементов пространство станции стало единым, упорядоченным, оно создаёт целостность визуального восприятия.



Художественные инсталляции
«Память о виде из окна»



Художественные инсталляции
«Отражение волн»



Облик древних китайских садовых окон

Рисунок 2.21 – Традиционные садовые окна, мотив для произведения «Память о виде из окна» и «Отражение волн»

Благодаря художественным произведениям древние и современные мотивы, фантазия и реальность переплетаются, создавая единое и многослойное художественное повествование.

Описанные примеры иллюстрируют важность исследования, предшествующего проекту, именно определение связи оформления с культурными нарративами региона имеет решающее значение для формирования у пассажиров представления о метро как о феномене городской культуры. Проектированию метро предполагает использование замкнутой среды в качестве инструмента для передачи визуальной информации. Культурные элементы художественного оформления метрополитена интегрированы в пространство; метро призвано объединить культурные паттерны региона, транслировать их через тематическое повествование, в соответствии с которым выполнен декор станции. Для этого важно, чтобы каждая художественная композиция гармонично сочеталась с особенностями архитектурного пространства. Этого можно добиться путем продуманного размещения декоративных элементов, а также сбалансированного использования различных видов изобразительного искусства в пространстве метро. Если расположить произведения в соответствии с потоком движения пассажиров, то они будут восприниматься как элементы оформления, формируя целостное художественное повествование, разворачивающееся вдоль маршрута следования. Такой подход имеет и навигационную функцию, делает локацию узнаваемой. Художественные произведения в пространстве метро связывают между собой все пространства; такая композиционная интеграция повышает функциональную и культурную значимость станции метро.

«Художественное произведение устанавливает связи между пассажирами и городом в конкретном физическом пространстве» [97]. Организация визуальных и культурных связей между пространством станции и городом – одна из важнейших проектных задач при разработке метро. Китай имеет огромную территорию, культура разных регионов Китая может иметь кардинальные различия, уходящие корнями в многовековую историю, однако есть и такие города, история которых целиком связана с современностью.

История города Шэньчжэнь насчитывает всего 40 лет. У этого населённого пункта нет богатой истории, как у многих других китайских городов, но Шэньчжэнь – это город, отличающийся самыми быстрыми темпами экономического развития в Китае. Оформление метро Шэньчжэня основано на темах, заимствованных из современной городской жизни и навеянных природными пейзажами Шэньчжэня.

Сиань – одна из важнейших древних столиц Китая. На протяжении более тысячи лет тринадцать династий формировали здесь свои города. Особенно яркими являются периоды правления династий Цинь, Хань и Тан – это три самые могущественные династии в истории Китая. Поэтому большинство тем, которым посвящены декоративные панно Сианьского метрополитена, связаны с многовековой историей города.

В результате изучения произведений монументально-декоративного искусства на 123 станциях Метрополитен в Шэньчжэне и 164 на станциях в Сиане было установлено, что городская и региональная культуры оказывают определяющее влияние на выбор тем для оформления метро (рис. 2.22). В экономически развитых прибрежных городах монументально-декоративные произведения в метро тяготеют к отображению современной городской жизни. Зачастую это темы, связанные с современными технологиями, культурой моды, бизнеса и многим другим. В городах с богатой историей и древними культурным традициям тематика произведений в большей степени посвящена истории конкретного места, его историческим личностям, архитектуре, традиционной культуре.



Рисунок 2.22 – Типы оформления станций метро в Шэньчжэне и Сиане

Выбор темы монументально-декоративного произведения может происходить на двух уровнях. На первом уровне тема может быть определена на основании названия станции, ее местоположения, привязки к определенному месту. На втором уровне – более глубоко исследуется связь с региональной или городской культурой. Необходимо отметить, что названия станциям даны в честь городских культурных достопримечательностей, либо повторяют имена улиц, дорог, мостов, транспортных узлов; также станции могут быть названы в честь таких природных достопримечательностей, как горы и реки. Эти объекты сами по себе имеют исторические коннотации, например, станция «Храм Фу Цзы» Нанкинского метрополитена названа в честь знаменитого живописного места - храма Фу Цзы. Этот пример не только подчеркивает историю и культуру Нанкина, но и облегчает идентификацию пассажирами станции и связанной с ней городской локацией. Станция «Нанкин – Восточная дорога» Шанхайского метрополитена названа в честь близлежащей Нанкинской восточной дороги, а станция «Гуомао» Пекинского метрополитена – в честь близлежащего Всемирного торгового центра Китая.

Если тема монументально-декоративного произведения напрямую перекликается с названием станции метро, это облегчит пассажирам ее идентификацию. Северная станция «Бэй Хай Бэй» – одна из основных станций в сети Пекинского метро. Команда художников во главе с Сунь Тао использовала близлежащий парк Бэйхай в качестве изобразительной темы, художники оформили станцию произведениями: «Пейзажи Бэйхая», «Пейзаж под галереей», и «Медитация на Луне». Это три красочных панно, выполненных из цветного камня (Рис.2.23.). Мозаики отражают особенности городской культуры Пекина, подчеркивают стиль Императорского сада. В оформлении Станции «Город Фэнхуана» 6-й линии Шэньчжэньского метрополитена используется традиционное изображение птицы «Фэнхуан». Изображение летящей птицы задает динамику всему пространству станции, создавая тематическую основу станции «Фэнхуан». Подсветка создает величественную атмосферу возрождения птицы «Фэнхуан». ³



Рисунок 2.23 – Флорентийское мозаичное панно «Ландшафт Бэйхая». 6-я линия Пекинского метро, Северная станция «Бэй Хай Бэй», 2012 г. Источник изображения: https://sd.china.com/qlsh/20000951/20230314/25727293_all.html

Если название станции метро не может соответствовать теме оформления, необходимо всесторонне рассмотреть её расположение, изучить культурные коннотации данного места. Как правило, используемые темы делятся на четыре категории: «Природные памятники», «История города», «Региональная культура» и «Городская жизнь» (Таб. 12).

1. Китайский феникс (кит. 鳳凰, фэнхуан) — в китайской мифологии чудо-птица, в противовес китайскому дракону воплощающая женское начало (инь), является символом юга. Её явление людям — великое знамение, которое может свидетельствовать о могуществе императора или предвещать значительное событие.

Таблица 12 – Классификация основных тем монументально-декоративных произведений китайского метрополитена

Тема первого уровня	Природные особенности	История города	региональная культура	Городская жизнь
Тема вторичного уровня	Пейзажи; знаменитые (туристические) места	Исторические события; исторические личности; исторические памятники	Народное искусство; обычаи; мифы и легенды;	Современный город; городская культура; современные технологии

Природная среда является основным источником формирования региональной культуры, включая топографию, геологию, гидрологию, флору, фауну, климатические особенности и т. д. Различные природные условия создали социальную и культурную среду, постепенно породив различные социальные образования, соответствующие региональным особенностям и характеристикам окружающей среды. Эти культуры имеют ярко выраженный региональный характер и несут особые ценностные качества. Художественный материал для оформления метро заимствуется из природного окружения, а язык дизайна коррелируется с окружающей средой, наибольшим образом выражая «чувство места» в пространстве метро.

Животное Панда в основном обитает в горных районах, окружающих Сычуаньскую котловину на западе Китая. В городе Чэнду, провинция Сычуань находится самый известный в мире питомник по разведению панд. По этой причине панно «Послы панд» (рис. 2.24) на станции «Авеню Панды» на 3-й линии Чэндуского метрополитена изображает панд в бамбуковой чаще.

История города - это его культурная родословная, город фокусирует культуру данного места. Именно такое историческое наследование позволяет городской культуре участвовать в формировании общественных пространств, оставляя уникальный исторический след [98]. Проектный подход, основанный на городской культуре, может продемонстрировать развитие и

изменения города с помощью исторических репрезентаций. Такой подход позволяет пассажирам не только понять историю и культуру места, но и стимулирует зрителей к изучению истории города.



Рисунок 2.24 – Керамическое панно «Послы панд» на станции «Авеню Панды» 3-й линии Чэндуского метрополитена. Источник изображения: https://www.sohu.com/a/81699830_355509

Династия Тан (618-907 гг.) была одной из самых могущественных династий в истории Китая. В то время Сиань был столицей империи Тан. Метро города Сиань насыщено большим количеством монументально-декоративных произведений, посвященных истории и культуре династии Тан. На станции «Дворец Дамин» 4-й линии метро Сианя находится мозаичная панно «Приветствие гостям из всех стран» (рис.2.25), в его центральной части изображена сцена прибытия посланников из разных стран в Сиань (тогда известный как город Чаньань) для встречи с императором династии Тан. Посланники из разных стран и чиновники династии Тан находятся в центре изображения.

Региональная культура несет в себе традицию, накопленную веками. Это не только ценный исторический ресурс, но и источник духовного созидания, питающий людей своей энергией [99]. Использование мотивов региональной культуры - это подход к проектированию, который может использовать местное традиционное искусство, произведения народных промыслов,

обычаи и другие изобразительные элементы, чтобы показать уникальность региональной культуры. Благодаря этим художественным мотивам пассажиры метро могут почувствовать глубину региональной культуры. Дизайн, основанный на региональной культуре, может усилить у горожан чувство принадлежности к местной культуре.



Рисунок 2.25 – Мозаичное панно «Приветствие гостям из всех стран» на станции «Дворец Дамин» 4-й линии Сианьского метрополитена. Источник изображения: <https://www.yidoutang.com/guide-92230.html>

Региональная культура включает в себя народное искусство, фольклор, мифы и легенды города и другие компоненты. В частности, народное искусство имеет ряд таких исторически сложившихся мотивов, как узоры в традиционной керамике, грим на лице актёров в китайской опере, декоративные силуэты в искусстве театра теней. Обобщение основных элементов народного искусства – это один из способов выражения региональной культуры в монументально-декоративном искусстве метрополитена. Например, декоративное художественное панно «Вместе в одной лодке» (авторы: Ву Динъю и Ма Руи) [Рис.2.26] на станции «Порт Футянь» 10-й линии Гуанчжоуского метрополитена. Эта работа использует национальные мотивы «Лодка-дракон» и «Теневая кукла» в качестве источников творческого вдохновения.

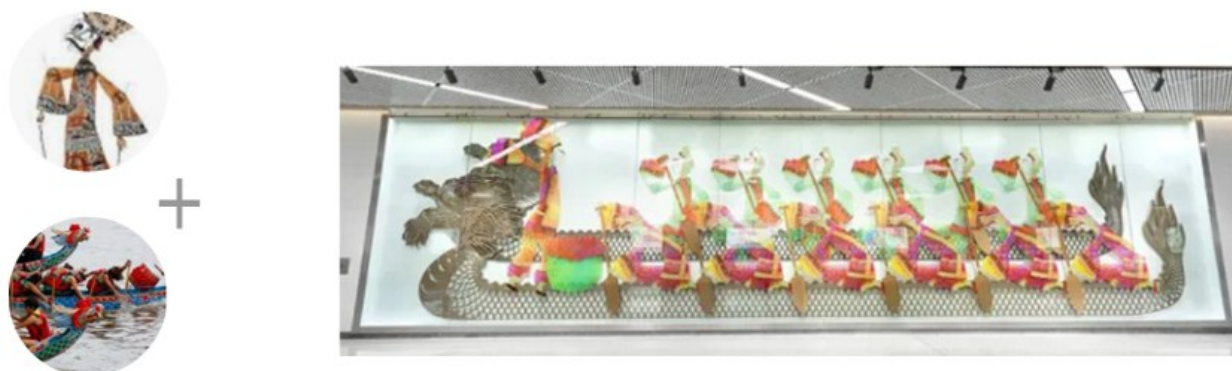


Рисунок 2.26 – Декоративное художественное панно «Вместе в одной лодке» (авторы: Ву Динъю и Ма Руи) на станции «Порт Футянь» 10-й линии Гуанчжоуского метрополитена, 2020 г.

Прием в оформлении, где за основу взята тема: «Городская жизнь», фокусируется на мотивах современного города. Этот тип оформления даёт возможность почувствовать жизненную силу места, показывая местные обычаи, модные тенденции и образ жизни горожан. Ключевая задача в оформлении заключается в том, чтобы сбалансировать традиционные и современные мотивы, характеризующие сам город или регион.

Примером может служить декоративное панно «Сбор облаков» (Рис. 2.27) для 20-й линии Шэньчжэньского метрополитена, станция «Го Чжан Нань» (2021г.). Данная работа – это метафора понятия «время», каждая фигура в панно отражает человека в разные периоды его жизни. Еще одним художественным мотивом, является «цифровизация», так называемое «облако» стало синонимом социальной памяти. Анализируя жизнь современных людей, исследуя отношения между ними в виртуальном мире, можно представить разнообразные вопросы, переживания и эмоции, с которыми сталкиваются люди в своей «цифровой» жизни.



Рисунок 2.27 – Монументально – декоративное панно «Сбор облаков». Станция «Го Чжан Нань», 20-я линия Шэньчжэньского метрополитена, 2021г
 Источник изображения: http://www.caacid.com/information_info.php?1101

Полностью изучив и отобразив местные природные особенности, историю места, региональную культуру и городскую жизнь, можно попытаться художественно отразить их в пространстве станции метро. В процессе проектирования необходимо уделять внимание инновациям, проработке деталей, чтобы станция метро не только отражала определенную тему, но и отвечала функциональным требованиям и обеспечивала комфортное путешествие пассажирам.

Виды монументально-декоративных произведений в метрополитене – это фрески, барельефы, скульптуры, художественные инсталляции, мозаики, цифровые медиа-панно. Соответствующие художественные формы могут лучше передать идеи художника, поэтому подходящие приемы должны быть тщательно подобраны в соответствии с конкретной проектной задачей. В исторических и культурных темах могут быть использованы технологии фрески, скульптуры и другие традиционные формы; для образов современности больше подходит художественная инсталляция или виды цифрового медиа-искусства. [100]

В монументально-декоративном оформлении метрополитена каменные или бронзовые рельефы могут формировать целые повествовательные

сюжеты. В частности станция метро «Юаньминъюань»⁴ (2009г.), расположенная на 4-й линии Пекинского метрополитена и примыкающая к парку руин «Старого Летнего дворца» с севера. На стене с северной стороны вестибюля находится монументальный рельеф (рис.2.28) «Реликвии Дашуй Фа». Автор произведения использует целостную стену в качестве изобразительного поля для композиции, он воссоздает текстуры и формы исторических памятников. На рельефе изображены три сцены, отражающие исторические этапы «Юаньминъюань»: «Создание сада», «Пожар сада», «Уничтожение сада», являющиеся историческими переменными в жизни данного места. Благодаря этому приёму достигается визуальное воздействие, оставляющее незабываемый след в памяти людей.



Рисунок 2. 28 – Рельефное панно «Сорок видов Юаньминъюаня» на станции метро «Юаньминъюань», 4-я линия Пекинского метрополитена. Источник изображения: <https://item.btime.com/46dq4q8p8s29mmq07jojn15n8o0>

В монументально-декоративном искусстве современность может быть отражена в художественных инсталляциях и с помощью цифровые медиа. МТС вместе с Московским метрополитеном запустили мультимедийный проект «Интернет на БКЛ летает» [101](рис.2.29). На станции метро «Рижская» Большой кольцевой линии появился цифровой ковер-самолет.

4. Юаньминъюань (кит. упр. 圆明园). Устройство императорских садов началось в 1707 году по приказу императора Канси. Большой королевский сад времен китайской династии Цин, занимавший площадь более 350 гектаров. При Цяньлуне площадь садов в 5 раз превышала размеры Запретного города, в 8 раз — Ватикана. В 1860 году британские и французские захватчики подожгли Старый Летний дворец. Он до сих пор не восстановлен, Он остался в руинах — как символ национального унижения.

Основой проектного решения станции «Рижская» является идея «Портала в город». Основополагающим архитектурным элементом, выражающим идею «ворот», [102] являются арки, каждая из которых обрамлена белой световой лентой, подчеркивающей вход в наземный павильон. Декор стен выполнен из гладкого серого бетона и отделан нержавеющей сталью, без лишних декоративных элементов, что придает всему пространству легкость и современный облик. Медиа-инсталляция усиливает выразительность архитектурного пространства метро. Сама инсталляция имеет форму дугового светодиодного экрана размером 4,0 x 2,5 метра, материалы вокруг экрана выполнены из нержавеющей стали, что гармонирует с декором всего пространства станции метро. Инсталляция установлена в центральном зале метро под наклоном. Сам по себе экран является частью инсталляции и подчеркивает форму произведения. Визуальный ряд создаётся при помощи сгенерированной графики, объединяющей изобразительное искусство с информационными технологиями, а часть изображений создана с помощью нейросетей.

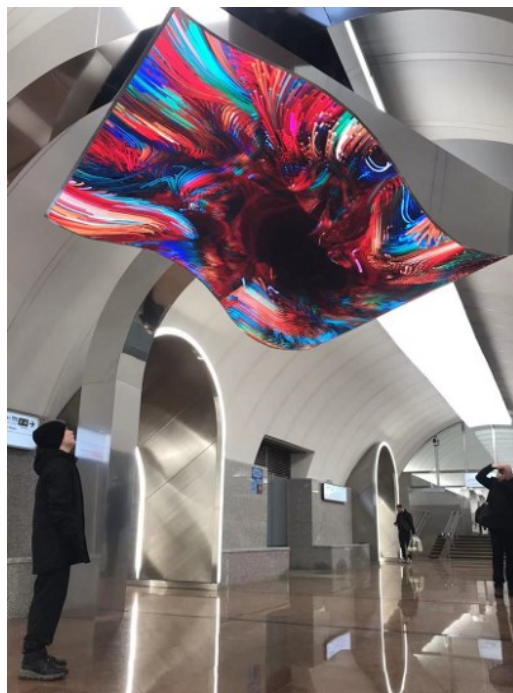


Рисунок 2.29 – Цифровые инсталляции «Ковер-самолет» на станции метро «Рижская» Московского метрополитена. Источник изображения: собственная фотография автора

В будущем оформление метро может еще больше интегрировать изобразительное искусство и передовые технологии для создания визуальных эффектов, заставляя их более активно взаимодействовать с элементами виртуальной реальности (VR) и дополненной реальности (AR) [103].

Материал, из которого создано произведение, сам по себе задает эмоциональный тон среде [104, с. 188]. Материал и среда, в которой он существует, неразрывно связаны, таким образом при выборе материала для монументально-декоративного произведения необходимо всесторонне учитывать особенности архитектуры, эстетические, функциональные, региональные особенности и другие аспекты.

2.4. Палитра отделочных материалов

В результате изучения произведений монументально-декоративного искусства в общественных пространствах китайского метрополитена выявлено, что чаще всего в качестве материалов для оформления были использованы камень, металл и керамика. Стекло также нередко использовалось в сочетании с металлом или камнем. Рассмотрим особенности отдельных популярных отделочных материалов:

1) Камень

Камень обладает особой ролью в формировании городской архитектурной культуры. Особенно важны его твердая текстура и возможность выбора широкой цветовой гаммы. Также существенны его естественные текстуры, подходящие для различных видов отделки, инкрустации, резки, полировки и других техник. Его цвета и текстуры могут полностью выразить семантику подземной архитектуры, камень подходит для выполнения произведений в традиционных техниках.

В пространстве метро, как правило, используется облицовка из гранита, мрамора, алебаstra, песчаника. Часто используемые техники: «резьба по камню», сращивание, инкрустация цветным камнем, лазерная резка и другие.

2) Металл

Металл – один из самых самых распространенных материалов в монументально-декоративном оформлении метрополитена. Металл отражает эстетику индустриальности, он абсолютно соответствует архитектурно-художественным особенностям метрополитена. Кроме того, металл обладает высокой пластичностью, устойчивостью к коррозии и механическим воздействиям, поэтому коэффициент его использования чрезвычайно высок. Среди используемых в оформлении видов металла наиболее распространены медь и латунь. Медь - материал с хорошей пластичностью, это делает его подходящим для работы в традиционных техниках. Помимо меди в художественном оформлении метрополитена широко используются и другие металлы: нержавеющая сталь, алюминий, покрытые эмалями металлические листы, эти материалы чаще служат для работы с современными художественными формами. Нержавеющая сталь максимально проявляет эстетические качества металла. Она обладает высокой прочностью и способностью к формованию. Ее также можно покрывать эмалью, поэтому сталь широко использована в дизайне художественных панно для метрополитена. Алюминий хорошо поддается резке, он может быть использован для создания художественных фонов большой площади.

В монументально-декоративном оформлении метро чаще всего используются следующие металлы: эмалированная или окрашенная сталь, корабельная сталь, нержавеющая сталь, алюминий, медь и латунь. Обычно технологии обработки металла делятся на две основные группы: формообразующие технологии, такие как ковка и литье, которые изменяют форму материала, и технологии обработки поверхности, включая коррозирование, окраску и печать по эмалированной стали, которые улучшают внешние характеристики и защитные свойства поверхности металла.

3) Керамика

Керамика - распространенный материал для оформления помещений метрополитена. Это твердый, прочный и долговечный материал, он подходит как для отделки поверхностей, так и для создания скульптурного оформления. Керамическая отделка может не только повлиять на качество оформления станции, она обладает такими преимуществами, как экологичность, устойчивость к загрязнению, водонепроницаемость; керамика максимально адаптирована к подземным условиям. В пространстве метро распространены следующие виды керамического оформления: глазурованные панно, панно в технике «fancy glaze» (花釉)⁵, рельеф, инкрустация, отделка изразцами и другие техники.

Китай обладает выдающимися событиями и богатой историей создания керамических произведений, например, в технике «Сань-Цай». Полихромная керамика «Сань-Цай» имеет уникальные декоративные качества. Обладая яркостью и привлекательностью, она гармонично вписывается во внутреннее пространство метро [105]. Разнообразие техник художественной керамики предоставляет художникам благоприятные условия для создания керамических панно. В декоративном оформлении подземных пространств используются следующие виды керамики: глазурь, «fancy glaze», мозаика, стеклянная мозаика, фарфор. Часто в технологии обработки используется сочетание цветов высокотемпературной глазури.

4) Стекло

Кроме того, в оформлении метрополитена часто используется стекло. Декоративные качества стекла позволяют привнести в интерьер естественный свет, использовать эффекты отражения и преломления света, стекло помогает создать эффект открытого пространства. Стекло обладает достаточной пластичностью, благодаря этому можно добиваться богатства

5. fancy glaze – красочная декоративная глазурь для фарфора. Впервые он появился во времена династии Тан и стал популярным во времена династии Сун, а также во всех последующих династиях.

художественных форм. Сочетание стекла с осветительными приборами создать интересные и сложные оптические эффекты.

Как правило, в каждом регионе используются свои уникальные материалы и технологии, это позволяет продемонстрировать неповторимость региональной культуры. Использование локальных материалов в дизайне станций метро позволяет продемонстрировать особый художественный язык и усилить чувство культурной идентичности. Использование локальных материалов в пространстве метро может сформировать эмоциональную связь между жителями города и региональной культурой.

У выходов 2 и 3 Северного вестибюля станции метро «Нанкин» находится произведение под названием «Картина Нанду Фанхуй», выполненное по технологии «Юньцзинь» («Юньцзинь» - это традиционная китайская шелковая парча). В древности эта ткань использовалась для пошива нарядов императора, она является своеобразным «брендом» Нанкина. Станция «Нанкин» всегда находится в центре внимания путешественников со всей страны. Применение в отделке станции парчи «Юньцзинь» позволило не только рассказать людям об особенностях Нанкина, но и углубить впечатление туристов о древнем китайском городе.

Через декоративное оформление проявляется тема, метаформа в оформлении метро. Независимо от того, является ли произведение муралом, скульптурой или декоративной конструкцией, все может быть спроектировано на основании тематического замысла и использовать различные формы выражения.

В практике создания монументально-декоративного оформления пространства китайского метрополитена представляется возможным выделить следующие основные методы:

1. Метод воспроизведения знаковых культурных символов и традиционной семантики;
2. Метод изменения масштаба, реконструкции и цитирования;

3. Метод усиления художественно-смысловой выразительности произведения с помощью метафоры, уточнения, обобщения, ритма, тактильного отклика и других приёмов;
4. Комплексный художественный подход (компиляция), позволяющий сочетать и накладывать различные художественные материалы, благодаря чему усиливаются выразительные возможности монументально-декоративного произведения.
5. Метод интерактивного взаимодействия посредством использования медиатехнологий и цифрового искусства.

Например, станция «Цзишуйтан» (2022г.) на 19-й линии Пекинского метрополитена названа в честь одноименной реки «Цзишуйтан», которая находится в этом районе. В древности она была конечной точкой Большого канала Пекин-Ханчжоу. В пространстве станции для отображения темы «Рыба» в различных пространствах метро используются различные типы декоративного оформления (мозаичные панно, художественные инсталляции и др.), они охватывают поверхности колонн, панели переходов, пространства эскалаторов и т. д., при этом активно используется язык современного изобразительного искусства.

Станция «Тайпинцяо» 19-й линии Пекинского метро расположена в финансовом центре столицы, там сконцентрированы штаб-квартиры большого количества национальных банков и финансовых учреждений. Произведение «Rongtong» (автор: Цуй Донгхой) на станции метро «Тайпинцяо» изображает сюжеты, связанные с историей банковской деятельности в Китае. В центре этой станции расположена художественная инсталляция в виде абакуса, традиционного китайского инструмента для вычислений (рис. 2.30). Произведение воспроизводит облик абакуса, автор комбинирует различные размеры и виды абакусов для создания инсталляции, это придает композиции новое эстетическое значение, повышает её визуальную привлекательность. Данный пример демонстрирует успешное использование традиционных культурных атрибутов.

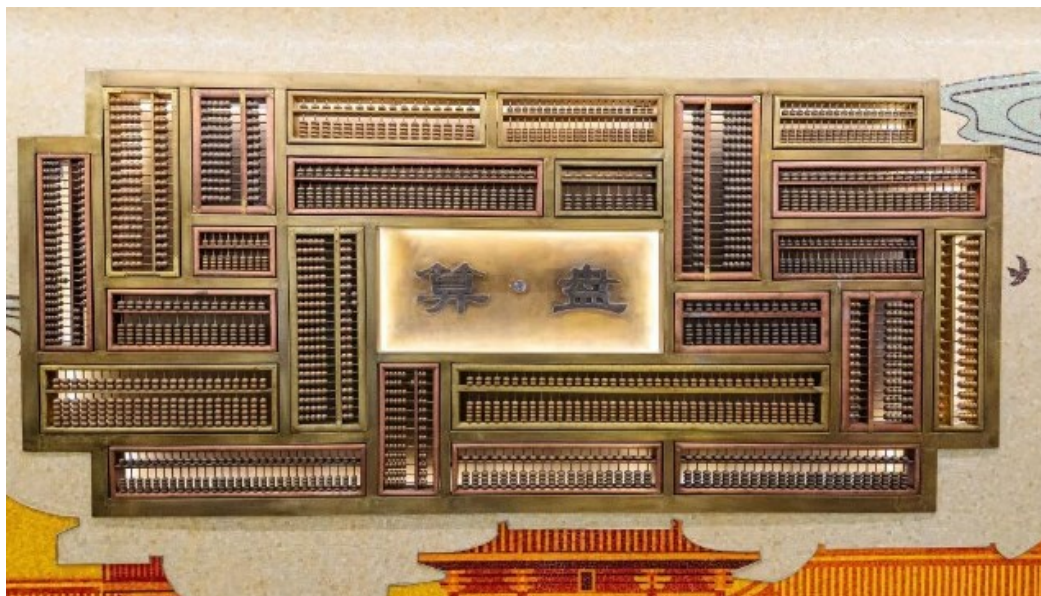


Рисунок 2.30 – Фрагмент монументального декоративного произведения «Rongtong», автор: Цуй Донгхой, станция «Тайпинцяо», 19-я линия Пекинского метрополитена. Источник изображения: собственная фотография автора

В качестве ещё одного примера использования китайских культурных символов за рубежом можно отметить станцию «Мичуринский проспект» Московского метрополитена (2023 г.), где в трёхпролётном пространстве станции появилось оформление, отражающее дружбу между Россией и Китаем. [106] На пассажирской платформе архитектурной доминантой становятся колонны из красного камня. Красный цвет является традиционным в китайской культуре, он символизирует праздник. Для освещения перрона используются фигурные светильники в виде алюминиевых пластин. Под пластинами установлено светодиодное освещение, которое может обеспечить достаточную освещённость станции. По обеим сторонам платформы расположены подвесные декоративные панели с прорезным орнаментом. Потолочная часть выполнена в форме традиционной «сетки», это ещё один элемент, характерный для культуры Китая (рис.2.31).

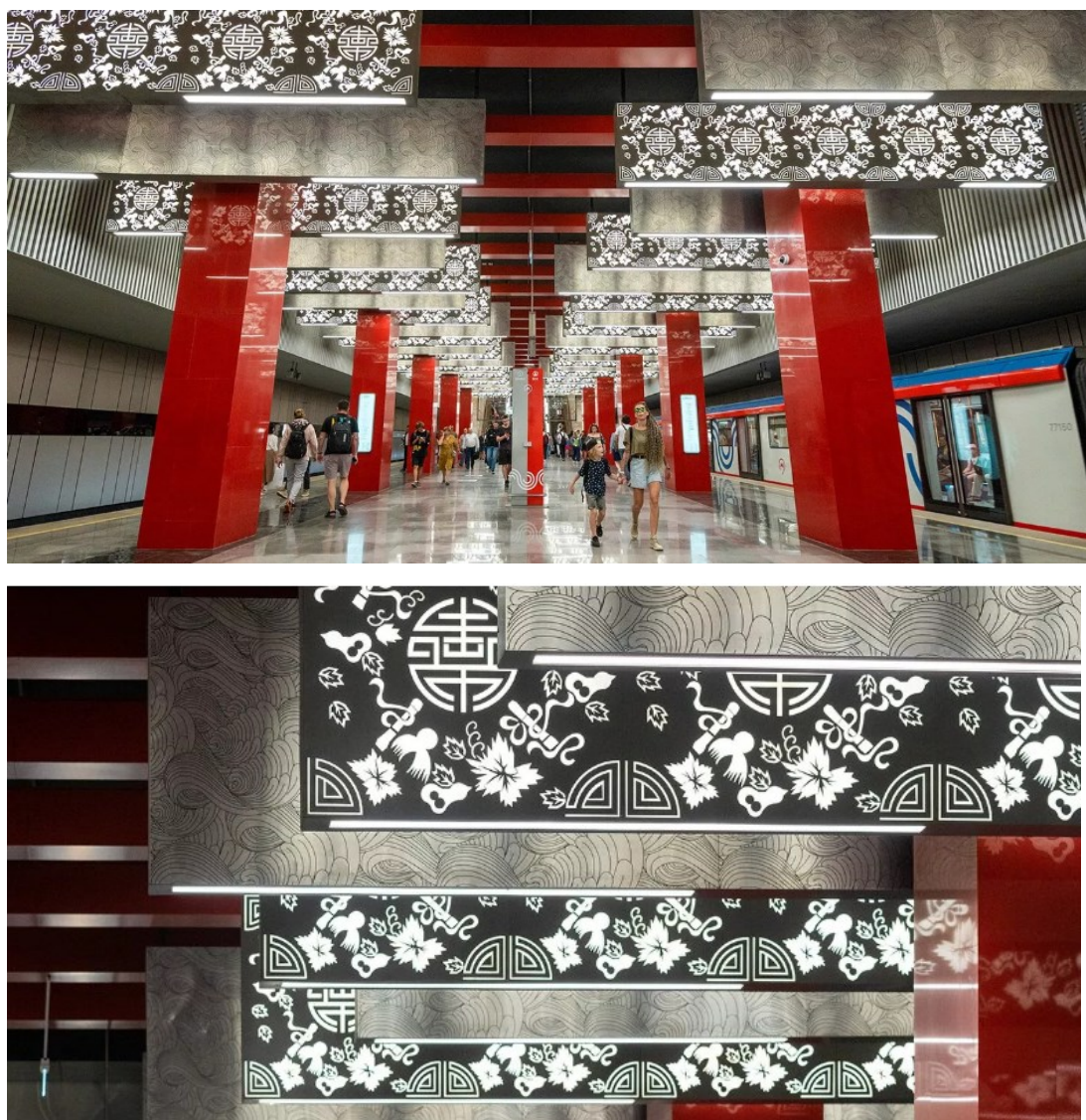


Рис. 2.31 – Станция «Мичуринский проспект», декоративные светильники (фрагмент). Источник изображения: <https://www.mos.ru/news/item/108915073/>

Акцент в оформлении данной станции — это композиция из подвесных освещенных панно, украшенных китайскими орнаментами, на них расположен узор «долголетие» (寿); здесь пиктограмма китайского иероглифа превращается в текст, а текст — в орнамент, он становится главной темой декора. Иероглифы «Фу» (福), «Лу» (禄), «Шоу» (寿) и «Си» (喜) — наиболее распространенные орнаментальные формы декора [107]. «Иероглиф Шоу» широко использовался в национальной орнаменталистике еще во времена династии Хань. Наибольшее распространение он получил в эпоху династий Мин и Цин. Существует более 300 форм иероглифа «шоу» [108]. В

повседневной жизни эти символы часто используются в оформлении мебели и другой утвари.

В традиционном китайском изобразительном искусстве использование орнаментов имеет строгие нормы и предписания. Например, сочетание узора в виде летучей мыши и иероглифа «долголетие» образуют такие узоры, как «Много благословений и долголетия» и «пять летучих мышей» вокруг иероглифа «долголетие»(五福捧寿) [рис. 2.32].



Рисунок 2.32 – Традиционный китайский орнамент – «пять летучих мышей вокруг иероглифа «долголетие». Источник изображения: http://tuku.17house.com/pic_18201.html

При использовании этих орнаментов вне Китая, существует проблема утраты оригинального культурного контекста и подлинного символического значения. На станции метро «Мичуринский проспект» можно увидеть результат творческого переосмысления российскими дизайнерами традиционного китайского символа. Художник выбрал два узора «Скрытые Восемь Бессмертных»⁶ и поместил их в асимметричное круговое повторение

6. Скрытые Восемь Бессмертных — один из декоративных узоров на фарфоре династии Цин. Это узор, образованный от узора «Восемь бессмертных». Восемь темных бессмертных, также известных как «Восемь сокровищ даосизма», - это магические артефакты, которыми владели восемь богов. Поскольку эти магические артефакты намекают на бессмертных, их называют

узора «долголетие» (рис. 2.33). Эта композиция выстраивается в форме «двухквдратной непрерывности», образуя цельный орнамент.



Рисунок 2.33 – Узор в китайском стиле на станции метро «Мичуринский проспект» Московского метрополитена

«Восемь Бессмертных» и «Скрытые Восемь Бессмертных»⁷, являясь одним из традиционных китайских узоров, совместно означают удачу и долголетие, они были наиболее популярны во времена династии Мин и Цин. Тыква – это сокровище, которое держит Тигуай Ли в «Восьми бессмертных», что означает спасение всех живых существ и бессмертие. Дизи⁸ - это сокровище Хань Сянцзы, которое может заставить все вещи омолодиться и означает полную жизненную силу. Омофоническая культура проистекает из интроверсии и подтекста традиционной китайской культуры, выражая семантику и внутренние намеки[109]. Число «8» в Китае означает «хорошо» и произносится также, как и китайский иероглиф «богатый».

7 . Скрытые Восемь Бессмертных. китайский: 暗八仙. Эти восемь магических артефактов: тыква, круглый веер, рыбий барабан, мечи, цветы лотоса, цветочные корзины, поперечные флейты и доски инь и ян имеют те же благоприятные значения, что и Восемь Бессмертных.

8 . Дизи — китайский: 笛子. Это основной китайский музыкальный инструмент, который широко используется во многих жанрах китайской народной музыки, китайской оперы.

В условиях глобализации обмен и столкновение различных элементов культуры неизбежны. Формы использования «китайского стиля» в декоре, созданные зарубежными дизайнерами, часто не соответствуют традиционному китайскому культурному содержанию, это может вызвать определённые недоразумения и споры. Например, в традиционной китайской культуре черный и белый цвета редко используются в повседневном декоре, они обычно создают торжественную и строгую атмосферу и применяются в редких случаях. Однако данные цвета часто применяются в современном дизайне, стремящемся к простоте и лаконичности. Со стороны китайского менталитета данный феномен следует воспринимать с терпимостью и открытостью, одновременно усиливая распространение китайской традиционной культуры, чтобы она могла быть более точно и широко воспринята в условиях глобализации.

Иногда художественный эффект от произведения может быть вызван сочетанием похожих материалов или текстур друг с другом. Например, в рельефном панно (рис.2.34) на станции «Национальная библиотека» 4-й линии Пекинского метрополитена использованы камни разных оттенков, что создаёт эффект гармоничного сочетания различных элементов.



Рисунок 2.34 – Рельефная панель на станции «Национальная библиотека», 4-я линии Пекинского метрополитена. Источник изображения: http://news.ifeng.com/mainland/200909/0906_17_1336891.shtml

В проектировании монументально-декоративных произведений в метро умело используются такие приемы, как метафора, уточнение, обобщение и ритм, что придаёт пространству станции дополнительный смысл и художественную выразительность.

С помощью дифференцированных текстур достигается максимальная художественная выразительность. При создании монументально-декоративных панно «Великий звук в тишине» (рис.2.35) на станции «Большой театр» 3-й линии Хэфэйского метрополитена использованы три основных материала: медь, цветное стекло и цветной алюминий, благодаря этому достигнут необходимый визуальный контраст.



Рисунок 2.35 – Монументально-декоративное панно «Великий звук в тишине», станция «Большой театр», 3-я линия Хэфэйского метрополитена.

Источник изображения: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1694001093690399910&wfr=spider&for=pc>

Художественная инсталляция «Стена бабочек подземного зачарованного леса» (рис.2.36) находится в переходе 12-й линии Шанхайского метро. Тысячи разноцветных бабочек, образуют целостную и выразительную «Стену бабочек». Эти бабочки, располагаясь с разной плотностью и направлением, создают ощущение необыкновенного ритма.



Рисунок 2.36 – Художественная инсталляция «Стена бабочек подземного зачарованного леса», 12-я линия Шанхайского метрополитена. Источник изображения: https://www.d-arts.cn/project/project_info/key/MTE5OTY0MjkzM TKFuZuqsKmgcw.html

Метафоры часто используются в проектировании монументально-декоративных произведений, они помогают выразить абстрактные понятия или передать чувства автора в конкретных изображениях. Благодаря наблюдению за реальным миром и его осмыслению дизайнеры обобщают богатый культурный подтекст с помощью лаконичных форм. Такой подход позволяет не только подчеркнуть художественную тему, но и позволяет избежать слишком большого количества деталей, мешающих визуальному восприятию произведения.

На декоративном панно «Прилив Цзянцзы» (рис. 2.37) на станции метро «Цзянцзин Лу» 4-й линии в Ханчжоу, созданном в 2015 году, изображен пейзаж города Ханчжоу. Его облик вдохновлен традиционным китайским пейзажем с зелеными горами и водой. Художники использовали метод особого нанесения красок для покрытия более 15000 восьмигранных призм из лакированного алюминия для создания иллюзии движения воды [110]. Новаторский и смелый выбор металлических элементов содержит в себе

элегантность гор и вод, характерную для пейзажей китайских возвышенностей. В данной композиции алюминиевые трубы формируют визуальные эффекты, передавая ощущение движущихся волн.

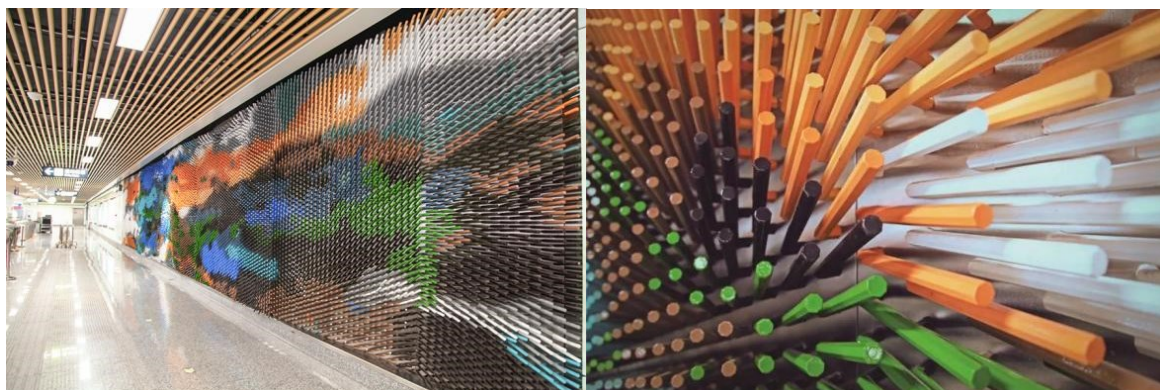


Рисунок 2. 37 – Декоративная панно «Прилив Цзянцзы», станция метро «Цзянцзин Лу» , 4-я линии метрополитена, г. Ханчжоу. Источник изображения: http://www.caapai.com/?page_id=15486%2F

Художественная инсталляция «Танец перьев» на станции «Лучжоу» Тайбэйского метрополитена вдохновлена природой. Дизайнерами использован ритм как основной художественный прием, этим достигнуто ощущение, напоминающее танцующие формы. Освещение внутреннего пространства станции создает атмосферу легкости и мягкости перьев.

Интерактивность достигнута при помощи медиатехнологий, что позволяет пассажирам взаимодействовать с произведениями искусства. В центральном зале станции метро «Бацзяньпу» 2-й линии г. Цзинань установлен большой светодиодный экран (рис. 2.38), который занимает целиком одну из стен. Это новый тип мультимедийного произведения, вдохновлённого такими классическими пейзажами Цзинаня, как «Девять взглядов на Ци Дыма» и «Осенний пейзаж Цюе Хуа». С использованием алгоритмов искусственного интеллекта изображения генерируются в реальном времени, произведение демонстрирует связь технологии и традиционного изобразительного искусства. Данный экран также обладает интерактивной функцией: пассажиры, стоящие перед экраном на одной из

платформ, могут увидеть свое изображение на медиапанели. Если пассажиры начнут двигаться, изображение на экране также будут повторять их движения [111].

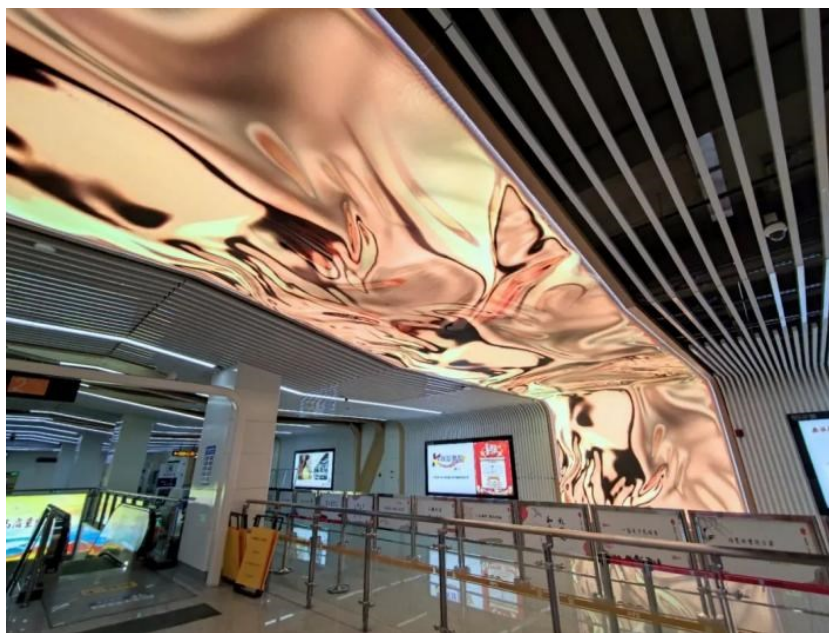


Рисунок 2.38 – Пример использования интерактивного искусства на станции «Бацзяньбао», 2-я линии Цзинаньского метрополитена. Источник изображения: <http://baijiahao.baidu.com/s?id=1783256271348981200&wfr=spider&for=pc>

2.5 Декоративная роль осветительных приборов

Светильники в общественных пространствах метрополитена — это не только осветительные приборы, но и декоративные произведения. По словам Марка Акопяна ⁹, один из ключевых элементов художественной выразительности современного метро — это искусственный свет. В этом есть некоторая преемственность, ведь с самого начала истории Московского метро свет не только выполнял прямую функцию, но и играл значимую художественную роль [112]. Поэтому форма, материал и цвет светильников должны учитываться при проектировании. При размещении светильников

⁹ . Марк Акопян – старший научный сотрудник Государственного музея архитектуры имени А.В. Щусева.

также следует учитывать их художественное значение в пространстве станции метро.

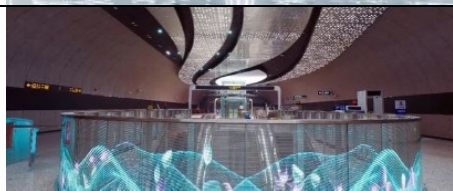
Виды использования искусства освещения в пространстве станций метрополитена включают в себя:

- 1) отдельный световой объект;
- 2) интеграцию светильника в интерьер станции;
- 3) комбинирование освещения с монументально-декоративными произведениями.

Например, на станции «ХафенСити Университетская» (HafenCity Universität Station) в Германии проектировщики использовали для светильников стальные каркасы. В каждом коробе было установлено 280 светодиодных светильников. Каждый световой короб может управляться индивидуально или соединяться последовательно через систему. В Московском метро одной из доминант являются богато украшенные люстры, их цвета и материалы согласованы с другими декоративными элементами интерьера станций, соответствуют стилю оформления интерьера.

Современные LED-лампы отличаются качественными цветовыми и яркостными характеристиками. Выполняя основную функцию освещения пространства метрополитена, они могут быть в значительной степени адаптированы к требованиям художественного моделирования, они способны регулировать насыщенность, яркость и цвет для достижения богатых визуальных эффектов. Декорирование с помощью света в таких зонах, как платформы и другие помещения, предоставляет больше возможностей для творческого выбора (Таб.13).

Таблица 13 – Использование световых метафор в пространстве метро

Станция «Провинциальная академия сельскохозяйственных наук», город Ухань		Изогнутые светодиодные ленты встроены в колонны вестибюля, символизируют дерево
Станция «Центр культуры и искусства Куньшань», город Сучжоу		Сочетание ламп и металлических панелей - «Река звезд».
Станция «Новопериделкино» Солнцевская линия, Москва		Традиционные архитектурные мотивы и современные методы отделки.

Особенности художественных произведений можно подчеркнуть, регулируя яркость, цветовую температуру и угол освещения светильников. Например, художественное панно «Годовые кольца» (Рис.2.39), установленное в вестибюле станции «Даян» Цзинаньского метрополитена, образует круговой световой пояс. На станции метро «Вучжун Роуд» 15-й линии Шанхайского метрополитена по обе стороны платформы размещены цветные светодиодные ленты в сочетании с более чем семидесятиметровыми художественными инсталляциями в виде городских силуэтов; они представляют панораму по обе стороны реки Пуцзян. Аналогичным образом, при помощи скрытых световых лент решена подсветка вокруг мозаичного панно на станциях «Трубная» и «Марьино» Московского метро, благодаря этому приёму подземное пространство становится еще более привлекательным.

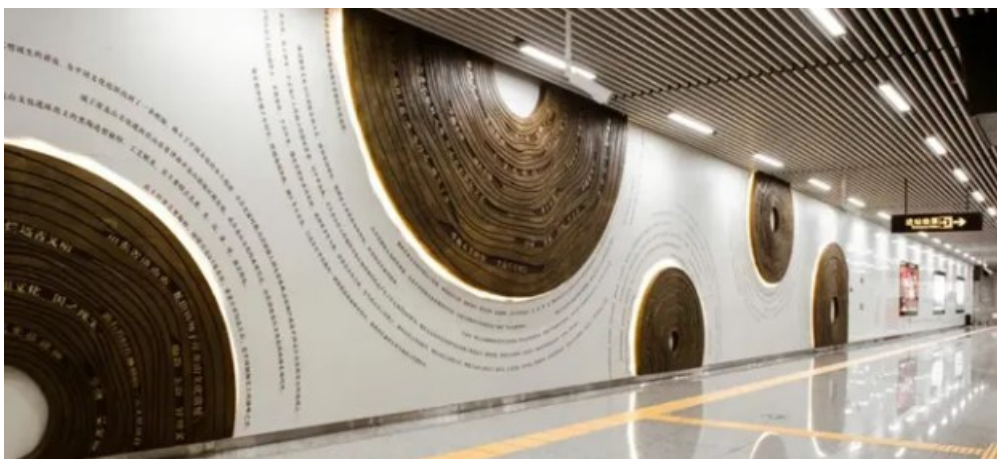


Рисунок 2.39 – Художественное панно «Годовые кольца», вестибюль станции «Даян», Цзинаньский метрополитен. Источник изображения: <https://www.163.com/dy/article/G4T1GPSS0514VC2L.html>

ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 2

1. Подземные сооружения представляют собой пространство, отличное от надземных аналогов, их отличает изолированность и закрытость. Отчуждение, обусловленное подземной средой, в основном проявляется в двух аспектах: физиологическом и психологическом воздействии. Физиологические ощущения включают в себя воздействие таких факторов, как освещение, вентиляция, шум, тепло и влажность, степень закрытости, вибрация и другие физические характеристики. Психологические реакции включают в себя эмоциональную подавленность, монотонность, отсутствие привычного ощущения пространства, что может привести к потере ориентации. В отличие от надземных пространств, движение пассажиров в метро линейно, а архитектура станций связана с их функциональными характеристиками. При проектировании монументально-декоративных произведений на станциях метро следует учитывать особенности поведения пассажиров.

2. Различные методы строительства влияют на характеристики внутреннего пространства метро. Разнообразные типы станций имеют различную пространственную структуру и морфологию. Помимо транспортных функций, пространство метро обладает атрибутами

культурной коммуникации, которые обеспечивают эмоциональное восприятие пространства, передачу культурных нарративов.

3. В XXI веке развитие монументально-декоративного искусства в китайском метрополитене имеет следующие тенденции:

- Единое планирование монументально-декоративного оформления для станций и линий метро.
- Применение новейших технологий строительства, а также использование передовых приёмов при создании объектов изобразительного искусства.
- Синтез дизайна и монументально-декоративного искусства в проектных решениях метрополитена.
- Активное применение искусства инсталляции в общественных пространствах метрополитена.
- Широкое использование региональной тематики и актуальных стилевых направлений при оформлении станций.

Эти тенденции не существуют по отдельности, как правило, они интегрированы друг с другом. На основе применения технологий цифрового моделирования традиционные материалы могут получить современное звучание. Применение цифровых технологий способствовало появлению в пространстве метро интерактивного искусства. В настоящее время искусство инсталляции на станциях китайского метро представлено тремя типами: 1. Интерактивная; 2. Функциональная; 3. Статическая декоративная.

4. Сегодня монументально-декоративные произведения представляют собой особые виды художественных высказываний, органично переплетенные друг с другом. Цифровые технологии существуют в метро как форма особая художественного выражения, объединяющая технологию и изобразительное искусство. Применение цифровых технологий преобразует пространство метро, превращая его в новое средство художественной коммуникации, среда метро становится экспрессивным и креативным арт-

пространством. Это преобразование влияет на восприятие пространства пассажирами и формирует новую творческую платформу для взаимодействия пассажиров в пространстве метро.

5. Использование традиционной китайской культуры и разумные художественные инновации в художественном решении станций метро в определенной степени могут стимулировать развитие чувства национальной идентичности у современных граждан Китая. Культурное наследие включает в себя: китайскую традиционную философию, национальные узоры, традиционную колористику, архитектурную систему, оформление окружающей среды, достижения современной науки и техники, которые соединяются с традиционной китайской культурой, с когнитивными, эмоциональными и другими важными факторами.

6. В процессе работы над материалом главы 2 были исследованы тенденции развития монументально-декоративного искусства и вопросы оформления современного китайского метро. В контексте преобразования китайского метрополитена, при переходе от функционального к гуманистическому подходу были выявлены базовые принципы проектирования, к ним следует отнести следующие:

- Принцип применимости, при котором расположение и форма произведения искусства не должны препятствовать функционированию пространства метрополитена.
- Принцип «интеграции», где произведение искусства гармонично сочетается с интерьером метрополитена и органично включено в общее художественное решение станции.
- Принцип визуальной доступности, позволяющий произведению искусства быть узнаваемыми для массового зрителя, говорить на понятном для пассажира метро художественно-образного языке.
- Принцип учёта визуальных поведенческих характеристик пассажиров метрополитена.

- Принцип контекстуальности, учитывающий особенности локального историко-культурного контекста.
- Принцип художественно-стилевого разнообразия, предполагающий выбор проектного решения в зависимости от содержания творческой задачи и социально-культурного контекста.

При проектировании монументально-декоративных произведений в метрополитене находит применение современная стратегия «пространственного нарратива», которая устанавливает органичную связь между монументально-декоративным искусством и образом пространства. Исходя из практики пользования метрополитеном, различные зоны станций метро рассматриваются как отдельные повествования. В качестве носителя содержания в этих пространствах выступает монументально-декоративные произведения. Пассажиры опираются на свой опыт, чтобы выработать соответствующее понимание пространства, в результате чего возникает ряд эмоциональных переживаний. Таким образом различные художественные произведения составляют общий «сюжет», все пространство метро может быть связано воедино, образуя целостный пространственный облик.

7. Тематика монументально-декоративных произведений в метрополитене тесно связана с культурными особенностями городов. В экономически развитых мегаполисах дизайн чаще всего отражает культурную и городскую специфику жилой среды. В городах с богатым историческим наследием темы произведений искусства, размещённые в метро, больше ориентированы на отображение исторической и культурной значимости места. Будучи зависимыми от региональной культуры города, в котором расположено метро, темы произведений могут быть определены в соответствии с четырьмя аспектами: городской пейзаж, городская история, региональная культура и городская жизнь. Среди них региональная культура является самой популярной темой.

8. При знакомстве с монументально-декоративными произведениями на станциях метро зрители ограничены правилами перемещения

пассажиропотока, коротким временем пребывания, ограниченным пространством и другими факторами. Следовательно, дизайн должен учитывать особенности зрительного восприятия пассажиров, находящихся в различных зонах метро. Необходимо согласовывать стилистику оформления и выбор материалов с контекстом станций метрополитена, это даст возможность произведению искусства максимально соответствовать духу и эстетике метро.

9. Материалы, используемые в метрополитене, должны всесторонне учитывать безопасность, региональные особенности и защищать окружающую среду, а также принимать во внимание и другие аспекты. Использование отделочных и конструкционных материалов должно обогащать выразительную силу произведения с помощью семантики, технических сочетаний, композиционных приемов и других методов.

10. В практике создания произведений для общественных пространств китайского метрополитена можно выделить следующие методы:

- Метод воспроизведения знаковых культурных символов и традиционной семантики;
- Метод изменения масштаба, реконструкции и цитирования;
- Метод усиления художественно-смысловой выразительности произведения с помощью метафоры, уточнения, обобщения, ритма, тактильного отклика и других приёмов;
- Комплексный художественный подход (компиляция), позволяющий сочетать и накладывать различные художественные материалы, благодаря чему усиливаются выразительные возможности монументально-декоративного произведения.
- Метод интерактивного взаимодействия посредством использования медиатехнологий и цифрового искусства.

11. Освещение в пространстве метро – это не только функция, но и средство художественного оформления среды. Формы использования света в пространстве метрополитена включают:

- Отдельный световой объект.
- Интеграция с архитектурным пространством станции.
- Комбинированное использование светильников в сочетании с монументально-декоративным произведением.

Следует отметить, что тенденция развития монументально-декоративного искусства в метро не только не утрачивает актуальности, но и переживает свой расцвет, обогащаясь новыми формами и технологиями. Основное внимание сегодня уделяется созданию единого образа метро, наглядно отражающего особенности региональной культуры.

ГЛАВА 3. ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЭЛЕМЕНТОВ ОФОРМЛЕНИЯ ПРОСТРАНСТВА МЕТРОПОЛИТЕНА

3.1. Формы организации проектной деятельности по оформлению общественных пространств метрополитена

Такие существенные факторы, как государственная политика, социальные процессы, экономика, влияют на степень вовлеченности художников, в проекты по оформлению метрополитена. За последние несколько десятилетий сеть городского метро в Китае развивалась, пройдя путь от первых попыток организации системы подземного транспорта, до развитой транспортной инфраструктуры. В ходе данного процесса постепенно проявлялись отличительные черты в проектировании и оформлении китайского метрополитена.

В Китае во главу угла ставят эффективность строительства и оптимизацию расходов, это, естественно, требует использования метода стандартизации при проектировании станций. Мировой опыт свидетельствует о необходимости индивидуального подхода к оформлению каждой станции, подобный подход дает возможность многим городам ярко заявить о себе (рис. 3.1).

Зона ответственности архитектора – это широко используемый операционный подход в проектировании. В данной системе задействованы компания-заказчик, проектная группа и руководитель проекта. Архитектор несет полную ответственность за выбранное проектное решение. Зодчий отвечает не только за архитектурное решение, он отвечает и за такие разделы проекта, разрабатываемые другими специалистами, как дизайн оборудования, освещение, система визуальных коммуникаций и реклама. Эта форма взаимодействия эффективно объединяет архитектурное решение с дизайном, дает возможность создать единую проектную стратегию. Архитектурное решение, в первую очередь – это конструкция станции, ее базовые функциональные составляющие. А дизайн – это формирование уникального художественного облика, который отражает нарративы данного

места. Архитектор несет личную ответственность за проект, в его задачи входит распределение обязанностей и определение зон ответственности смежников, однако этот подход не позволяет дизайнерам и художникам в полной мере реализовать свой творческий потенциал.

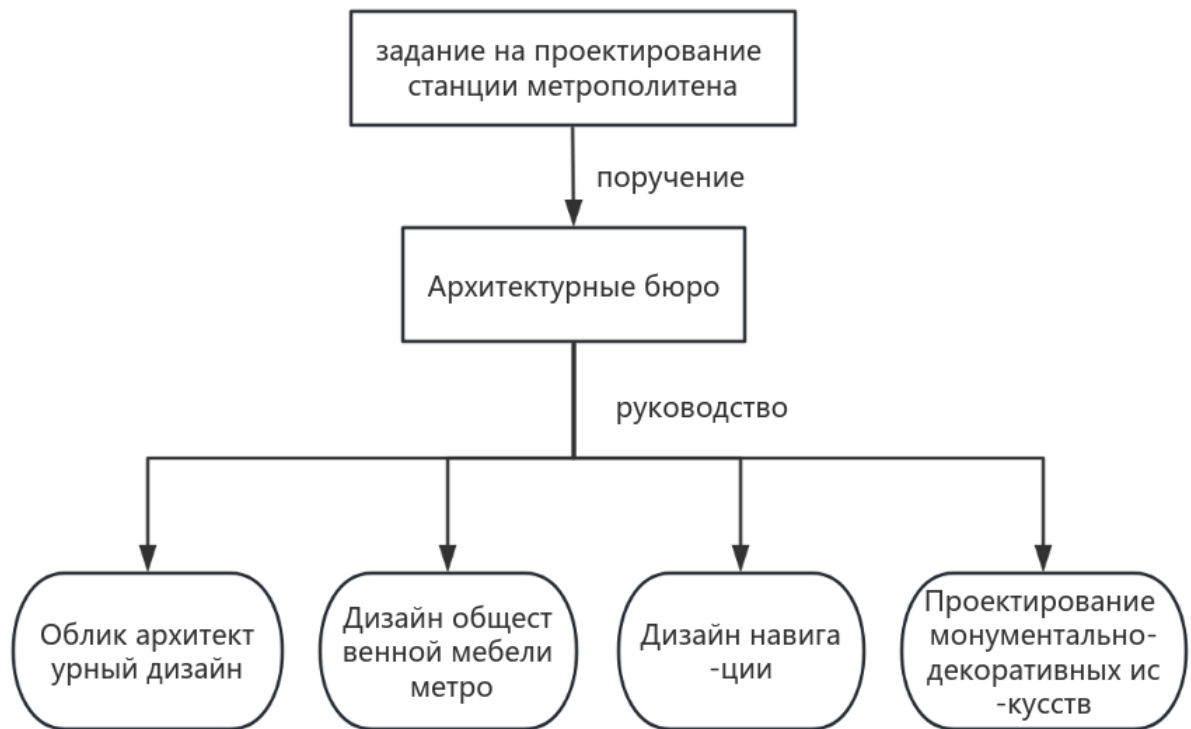


Рисунок 3.1 – Схема распределения обязанностей в рамках проектирования станции метро

В Москве большинство станций разрабатывается архитекторами Института «Метрогипротранс», после чего проекты рассматриваются Архитектурным советом Москвы и комиссиями Москомархитектуры. В случае необходимости комиссия дает рекомендации и вносит коррективы в проект [113]. С 1930-х годов конкурсная система в разработке оформления станций стала устоявшейся практикой в строительстве московского метрополитена, что повысило качество и расширило разнообразие проектов. Архитектурные конкурсы в России проводятся как в закрытой, так и в открытой форме. Например, конкурс на проектирование первой очереди Московского метро был проведен в виде закрытого конкурса, к этому

конкурсу были привлечены лучшие архитекторы Советского Союза. К началу конкурса большая часть станций уже была спроектирована Метропроектом, были разработаны технические разделы, предложены решения по организации архитектурного пространства [114]. Привлеченным архитекторам и художникам предлагалось «оформить» подземную среду, используя уже имеющиеся наработки. Только в период проектирования станций второй и последующих очередей Московского метро приглашенные архитекторы и художники получили возможность участия в проекте на ранних этапах разработки, при этом у специалистов появилась возможность влиять на конструктивное решение станции. Например, станция метро «Маяковская» (Художник Дейнека А. А., архитектор А. Н. Душкин, 1938г.), «Площадь Революции» (Скульптор М. Г. Манизер, архитектор А. Н. Душкин, 1938г.)

С 2014 года конкурсы на проектирование станций Московского метрополитена становятся все более открытыми, в результате интернационализации развития городской инфраструктуры привлекались и зарубежные специалисты. Первый открытый международный архитектурный конкурс на проектирование станций Московского метрополитена был проведен в 2014 году [115]. Международный формат состязания был оценен как эффективный, и сегодня практика проведения открытых конкурсов на проектирование станций Московского метрополитена успешно продолжается. В 2017, 2018 и 2020 годах АО «Мосинжпроект» организовало конкурс на оформление станции «Шереметьевская», «Ржевская» и «Стромынка». В 2018 году был проведен международный конкурс на разработку интерьеров станций метро «Нагатинский затон», «Кленовый бульвар», «Остров мечты» и «Загорье».

Конкурсы были проведены при поддержке Правительства Москвы и под кураторством главного архитектора Москвы – Сергея Кузнецова. Организатор конкурса – Группа компаний «Мосинжпроект», ставшая в

последствии генеральным подрядчиком проектирования и строительства новых станций Московского метро [116]. С помощью подобных конкурсов, имеющих сложившиеся технологии и методы, привлекались архитекторы, ранее не связанные с проектированием метро, но сумевшие предложить новые, яркие решения. Одна из задач архитектурных конкурсов состоит в том, чтобы найти оптимальный баланс между технологичностью, себестоимостью и уникальностью решения [117].

При разработке станций метро в Москве используются различные проектные подходы. Относительно проектов оформления большой кольцевой линии, открытой в 2023 году, главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов заявил: «На проектирование 6 станций из 31 прошли конкурсы. Заказчик (Мосинжпроект) приглашал некоторые архитектурные бюро напрямую, опираясь на предыдущий удачный опыт совместной работы. А иногда организаторы конкурса старались пригласить команду, в успехе которой можно было быть уверенными» [118].

Хотя декоративное оформление станции является ярким элементом в оформлении метро, в проектах, где архитекторы выступают в роли контролирующего звена, художники зачастую вынуждены транслировать идеи зодчих. Работа над оформлением станции метро «Нагатинский затон» началась уже после утверждения дизайн-проекта, Мосинжпроект предложил кандидатуру художника-монументалиста Максима Козлова для сотрудничества с победившей архитектурной фирмой «za bor» [119]. При этом архитекторы могли выбрать художника согласно своему собственному представлению о стилистике оформления станции. Преимуществом такого подхода является целостность и единство элементов художественного оформления и пространства метро. Однако недостатком может являться излишняя директивность со стороны архитектурных бюро.

Ранние примеры оформления китайского метрополитена являлись результатом разработки государственного культурного проекта, в котором

кандидатуры художников предлагались руководством страны. Например, в 1980-х годах проектирование шести художественных произведений на 2-й линии Пекинского метрополитена было выполнено путем отбора художников из числа преподавателей двух академий: Центральной академии художеств и Центральной академии декоративно-прикладного искусства. Эта модель взаимодействия, осуществляемая под руководством правительства, обеспечивала качество художественных произведений. Однако у данной модели есть и определенные ограничения: во-первых, цикл разработки длителен, а стоимость работ, как правило, высока, что не дает возможности масштабно подходить к оформлению станций. Во-вторых, процесс проектирования строго контролируется правительством, в результате чего деятельность художников может быть в определенной степени ограничена.

В настоящее время в Китае после более чем сорока лет интенсивного развития, сформировался стабильный механизм проведения работ по оформлению метро (Рис.3.2). В существующей модели создания монументально-декоративных произведений для метро можно обозначить четыре аспекта:

1. Команды строителей и экспертов метрополитена служат важными источниками принятия решений в ходе строительства станций;
2. Департамент «Дизайн интерьера» отвечает за составление задания по осуществлению монументально-декоративных произведений.
3. Художники создают произведения в соответствии с конкретными требованиями и вступают во взаимодействие со строителями.
4. Строительные подразделения во многом отвечают за реализацию и монтаж декоративных произведений.

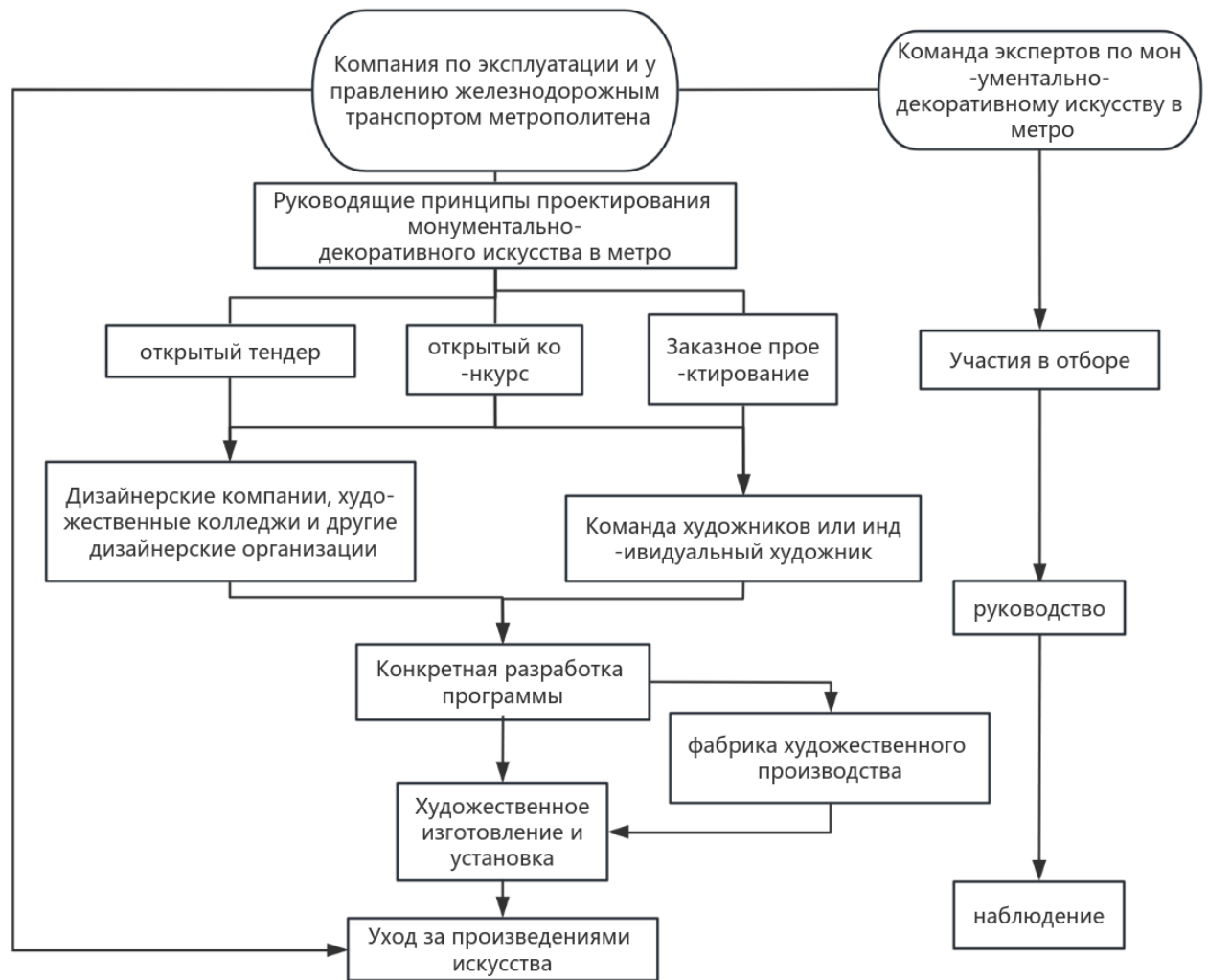


Рисунок. 3.2 – Схема процесса проектирования и создания монументально-декоративных произведений в китайском метро

В проектировании монументально-декоративных произведений метрополитена Китая, можно выделить три уровня:

1. Проектирование комплекса монументально-декоративного оформления метрополитена, распределение ресурсов, выработка общей стратегии проектирования.
2. Разработка общей концепции оформления для дальнейшей детализации, выработка общего стилистического решения.

3. Проектирование монументально-декоративного оформления станций метро.

В настоящее время во многих городах Китая, где существует метрополитен, созданы группы экспертов, которые формируют задания и составляют регламенты для оформления станций метрополитена. Экспертные группы также оказывают техническую поддержку, осуществляют отбор работ и координируют выполнение проектов. Например, группа экспертов под эгидой Управления городской скульптуры Пекина приняла участие в создании интерьеров станций метрополитена в Пекине и в 2012 году разработала «План по созданию монументально-декоративных произведений в метро Пекина». Также экспертная группа определяет художественную тему для каждой линии метрополитена. Одновременно экспертами была установлена система оценок, обеспечивающая высокое качество дизайнерских работ. Китайская академия искусств, расположенная в Ханчжоу, была приглашена для формирования художественного Комитета по созданию монументально-декоративных произведений в метрополитене Ханчжоу. Данный комитет был ответственен за общее планирование системы декоративного оформления метро. Комитет разработал общий план для десяти линий Ханчжоу. Каждая линия обладала собственным собственной цветовой гаммой и особым декоративным оформлением. С использованием подхода «Одна станция, одна история, сто станций целая книга» группа экспертов полностью исследовала историю Ханчжоу, чтобы трансформировать культурный контекст города в оформление метро Ханчжоу. Город Циндао в провинции Шаньдун на базе Шаньдунского института искусств и ремесел также создал Экспертный комитет по художественному оформлению метрополитена. Метрополитен Нанкина пригласил экспертов из Нанкинского университета искусств для создания экспертной группы по оформлению муниципального метрополитена.

Разработка монументально-декоративных произведений требует высокой квалификации и слаженности в работе, в связи с этим используются разнообразные методы организации процессов проектирования [120, с.61]. При строительстве метро наиболее распространены следующие формы выбора проектных организаций, к ним относятся: *тендер, конкурс или прямой заказ*.

Тендер – это процедура отбора претендентов, в ходе которой ответственная за его проведение организация публикует объявление и определяет победителя в соответствии с регламентом, установленным законом, критериями и методами оценки заявок, изложенными в тендерной документации [121]. Принципы проектирования монументально-декоративных произведений подробно описаны в тендерной документации, в итоге эксперты выбирают лучшую программу. Тендер обеспечивает справедливость отбора проектировщиков, в ходе тендера нередко возникают предложения, обладающие высокой художественной ценностью. В то же время благодаря высоким требованиям, предъявляемым к участникам, и заданным параметрам, участники тендера, как правило, обладают богатым опытом в реализации подобных проектов. Однако тендер накладывают определенные ограничения, например, к участию в нём допускаются только проектные организации, что не позволяет физическим лицам (например, художникам) участвовать в тендере самостоятельно. Процесс участия достаточно сложен, зачастую требует инвестиций в проект со стороны компаний-участников. Таким образом, тендеры не способны максимально обеспечить охват квалифицированных специалистов в связи со множеством ограничений. Победителями тендеров часто оказываются участники, имеющие опыт в составлении документации, или имеющие технические преимущества.

Конкурс – это метод сбора творческих предложений, в том числе и по дизайну монументально-декоративных произведений, имеющий максимально широкий охват. Данный подход является относительно гибким,

позволяя участвовать в соревновании не только профессиональным коллективам, но и отдельным художникам. Конкурс может максимально увеличить количество предложений и обеспечить широкий выбор вариантов.

В декабре 2004 года в городе Шэньчжэнь были открыты станции метро, показавшие преимущества нового подхода к художественному оформлению. С 2015 года в Шэньчжэне в оформлении станций метро широко применяются художественные проекты, реализующие стратегию «Транспорт плюс культура». К февралю 2024 года Шэньчжэньский метрополитен организовал уже 6 открытых конкурсов на проектирование монументально-декоративных произведений, в каждом из которых определена тема, в соответствии с которой было необходимо спроектировать элементы монументально-декоративного оформления.

В 2022 году Шэньчжэньский метрополитен и Центральная Академия Искусств организовали конкурс на тему: «Культурное путешествие – искусство прежде всего». По условиям Конкурса произведения должны были располагаться на 15 станциях, имеющих отношение к 12 и 13 линий метро Шэньчжэнь. В рамках данного конкурса был проведен открытый прием заявок, в нем могли участвовать как китайские специалисты, так и зарубежные дизайнеры независимо от специализации, национальности, возраста и пола. Количество подаваемых работ не ограничено; созданные в соавторстве произведения должны были включать не более шести участников [122]. Победитель должен получить премию в размере от 80000 до 5000 юаней, а также авторский гонорар за саму разработку. На конкурс было представлено 512 произведений от дизайнерских колледжей, профессиональных дизайнерских организаций и индивидуальных художников из восьми стран. В результате экспертной оценки, было отобрано 30 произведений, получивших награды, в том числе 10 произведений, выбранных для реализации.

Благодаря широкому кругу участников представленные работы были максимально разнообразны по стилистике. В частности, некоторые

зарубежные участники выступили с различных культурных позиций, привнеся разнообразие в монументально-декоративное оформление Шэньчжэньского метрополитена. Экспертами отмечалось, что молодые художники обычно обладают более гибким мышлением, формы выражения и предложенные материалы в их работах смелее и необычнее. Такая форма отбора работ позволяет максимально широко охватить все предложения для оформления метро; она в полной мере демонстрирует открытость, интернациональность и инклюзивность Шэньчжэня. Помимо Шэньчжэня такие города, как Фучжоу, Тяньцзинь, Чанша, Нанкин и др., использовали конкурсы, чтобы привлечь к художественному оформлению метро профессиональное сообщество.

Прямой заказ (приглашение специалиста) – один из основных способов привлечения художников для оформления станций метро. Руководство метрополитена поручает известному художнику или команде художников выполнение проекта, при этом обе стороны определяют направление и творческий подход к созданию произведения. Подобный способ отбора дает возможность достигнуть высокое качество исполнения работ и получить в достаточной степени предсказуемый результат. Дизайнеры, обладающие опытом и уникальным творческим подходом, способны создавать произведения, которые в дальнейшем могут стать точками притяжения на карте города.

В настоящее время в Цзинане, столице провинции Шаньдун, открыто три линии метрополитена. Вся проектная работа по монументально-декоративному оформлению в метро осуществляется по заказу руководства метрополитена. Для этой цели были привлечены пять художественных коллективов: Академия изящных искусств, Школа урбанистики и инновационного развития, Шаньдунский институт искусств, Шаньдунский институт искусств и ремесел, а также Шэньчжэньский институт архитектуры и декоративного искусства Гуантянь. Среди организаций-партнёров также значатся Шаньдунский институт искусств и Шаньдунский институт искусств

и ремесел, расположенные в Цзинане. Команды дизайнеров, состоящие из представителей этих организаций, обладают глубоким пониманием истории и культуры Цзинаня, а также хорошо осведомлены о потребностях города. Академия изящных искусств, Школа урбанистики и инновационного развития и Шэньчжэньский институт архитектуры и декоративного искусства Гуантянь уже участвовали в создании подобных проектов для метрополитена, они имеют обширный опыт и успешные кейсы, благодаря чему способны обеспечить высокое качество проектных работ. Академия изящных искусств и Школа урбанистики и инновационного развития участвовали в разработке элементов оформления Пекинского, Шэньчжэньского и Чанчуньского метрополитена.

Одной из особенностей прямого заказа является достаточная определенность конечного результата. Помимо Цзинаньского метрополитена, способ прямого заказа был использован в Харбине. Руководители Харбинского метрополитена привлекли Харбинский институт искусства и дизайна, Гуантяньский институт архитектуры и декоративного искусства в Шэньчжэне и ряд других специализированных учебных заведений и проектных бюро, также для разработки проектов был приглашен эксперт-профессор Хоу Имин из Центральной академии искусств. Господин Хоу Имин – один из известнейших художников Китайской Народной Республики, также он является одним из основателей школы современной Китайской станковой живописи. Хоу Имин создал серию произведений, отображающих подвиги Северо-восточной армии, боровшейся с японскими колониалистами. Автор представил ряд произведений, демонстрирующих героические подвиги этой Армии. В течение двух с половиной лет Хоу Имин руководил группой, состоявшей более чем из 30 студентов, чтобы завершить в 2017 году произведение «Душа антияпонского фронта». Эта работа объединила элементы живописи и скульптуры и в яркой форме представила эпизоды борьбы против японских оккупантов, захвативших северо-восток Китая с 1931 по 1945 год.

Станция «Парк Цзинью» находится на 3-й линии Харбинского метрополитена, которая была открыта в 2023 году. Название этой станции созвучно с названием окружающего ее парка – «Парк Цзинью», созданным в память о генерале Ян Цзинью, командующим Первой армией Северо-Восточного фронта. Поэтому Харбинская экспертная группа пригласила известного художника Хоу Имина с целью адаптации его работы: «Душа антияпонского фронта» в пространстве станции метро [123]. Произведение было размещено в вестибюле станции в виде скульптурной группы и мозаичного панно (Рис. 3.3). Данная работа отражает основные черты оригинального живописного произведения, выделяя его ключевые элементы. Исходный размер работы – 250 метров в длину и 2,4 метра в высоту – был уменьшен до 30 метров в длину и 3 метров в высоту, что соответствовало габаритам вестибюля станции.



Рисунок 3.3 – Скульптуры и мозаичное панно на тему: «Душа антияпонского фронта», Станция «Парк Цзинью», 3-я линия Харбинского метрополитена. Источник изображения: <https://www.douyin.com/note/7283412766210166031>

В данном случае это произведения, которые уже были завершены художником, они обладают признанной художественной ценностью. Подобный подход позволяет избежать рисков, связанных с неопределённостью качества нового произведения. В настоящее время прямой заказ стал эффективным способом проектирования монументально-декоративных произведений в метро. Основным условием прямого заказа

является понимание руководством организации-заказчика особенностей, стилистики и уровня квалификации специалистов, работающих над оформлением станций метро.

Иногда при оформлении прямого заказа используются уже готовые произведения, а проектирование их местоположения и монтаж производятся с учетом пространства станций метро. Данный подход позволяет сократить время на создание оформления, поскольку разработка нового художественного продукта может занять много времени, а использование уже имеющихся работ позволяет получить полное представление об их качестве и художественной ценности; в результате появляется возможность получения предсказуемого результата при оформлении метро. Такой подход избавляет от риска, связанного с возможной творческой неудачей при проектировании произведений, с неопределенностью и временем, затрачиваемыми на создание проекта.

Разнообразие источников для получения проектов монументально-декоративных произведений характеризуется различными особенностями. Тендер представляет собой быстрый и эффективный способ получения дизайнерских концепций, соответствующих современной культуре, и поэтому на практике широко используется. *Конкурсы* способствуют широкой вовлеченности общественности и художников, максимально задействуя их потенциал. В свою очередь, прямой заказ подчеркивает значимость выбранного автора, дает гарантию качества произведения. Каждый из обозначенных подходов имеет как преимущества, так и недостатки, поэтому в практической работе выбор способа получения концепций художественного оформления метрополитена в каждом конкретном случае не должен быть привязан к определённому стандартному подходу. Следует гибко подходить к выбору источников в зависимости от особенностей объекта проектирования, исходя из требований самого архитектурного пространства станций метро.

После завершения основного этапа проектирования монументально-декоративного оформления наступает стадия выбора компании для изготовления и установки произведения. Как правило, в Китае дизайнер самостоятельно выбирает изготовителя и руководит процессом создания и установки произведения на всех этапах. На художественные произведения, как правило, распространяются гарантийные обязательства на срок до пяти лет. В течение этого времени дизайнеру и компании-изготовителю необходимо осуществлять профилактическое обслуживание произведения и устранять возникающие проблемы.

3.2. Методы дизайна и проектирования монументально-декоративных произведений в общественных пространствах китайского метрополитена

На основе анализа отечественных и зарубежных произведений монументально-декоративного искусства, а также статей, интервью и репортажей, опубликованных в СМИ, включая авторскую практику, стало возможным обобщить процесс проектирования данного вида произведений для китайского метро, выделить его основные этапы. Как правило, процесс делится на три стадии:

1. Этап – исследование и предварительное планирование.

На этом этапе художник получает полное представление об историческом и культурном прошлом города или региона, об особенностях пространства метрополитена и о поведении пассажиров. Благодаря натурным наблюдениям, изучению специальной литературы, анализу полученных данных собирается необходимая информация, служащая основой для последующего проектирования. В то же время художникам необходимо координировать свои действия с экспертами из метрополитена, и с соответствующими государственными ведомствами, чтобы проект отвечал не

только реальным потребностям пассажиров, но и отражал особенности города (региона) и его культурный контекст.

2. Этап – проектирование.

Основываясь на предварительном исследовании и на концептуальном решении, команда дизайнеров приступает к этапу проектирования и формирования плана реализации проекта. Основная задача данного этапа – обобщить и проанализировать информацию, собранную ранее, чтобы в дальнейшем предложить оптимальное решение. В зависимости от поставленной задачи художниками должен быть использован ряд профессиональных методов. Проект, как правило, проходит несколько итераций, в каждой из которых проектировщики соотносят полученные результаты с требованиями, обозначенными в задании на проектирование, и выявленными в результате исследовательской работы. Окончательное решение, полученное по окончании этапа проектирования, должно соответствовать критериям эстетики, технологичности, эргономичности и обладать коммуникационными свойствами.

3. Этап – реализация и оценка.

На данном этапе художники тесно сотрудничают с компаниями, занимающимися производством художественных объектов. Для учета таких различных технических факторов, как производство, стоимость материалов и пр., необходимо согласовать решения дизайнеров и технологов с представителями производства. Оценка пользователей (пассажиров метрополитена) является неотъемлемой частью всего проектно-производственного цикла. Отзывы пассажиров – это оценка фактического эффекта, полученного от произведения, это оценка его социального влияния, включающего рассмотрение сильных и слабых сторон проекта через призму пользовательского опыта.

Процесс проектирования монументально-декоративных произведений в метрополитене представлен в следующей схеме (рис. 3.4):

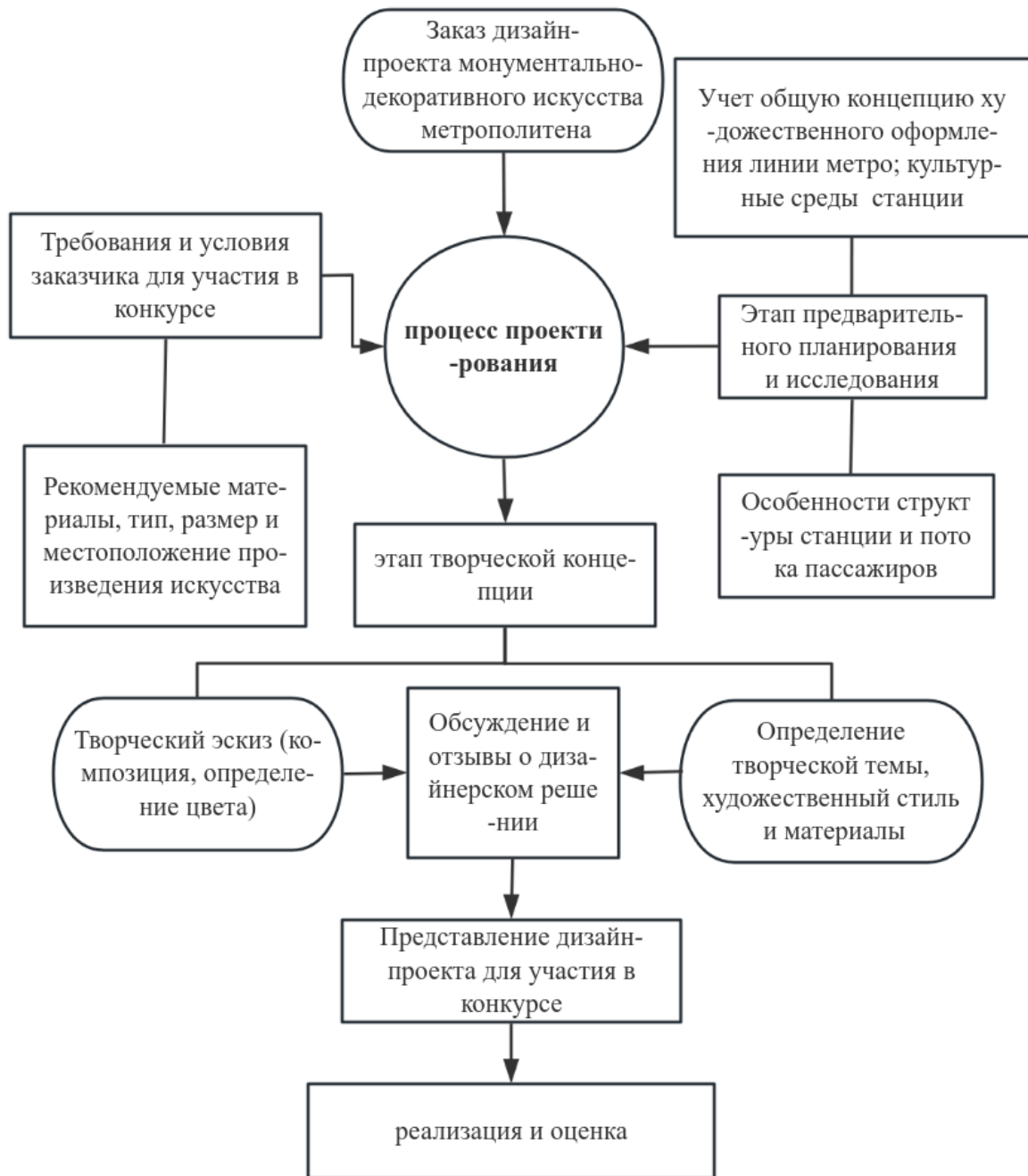


Рисунок 3.4 – Схема процесса проектирования монументально-декоративных произведений

Для оценки качества монументально-декоративного оформления в метрополитене китайское государственное управление по надзору и администрированию рынка выпустил национальные стандарты «Спецификации проектирования метрополитенов» (№: GB 50157-2013) и «Спецификации проектов городского железнодорожного транспорта» (GB

55033-2022), Однако эти нормативные документы лишь указывают на некоторые принципы оформления станций метрополитена и не предоставляют детальный алгоритм действий по созданию самих произведений. Например, в 2012 году в документе: «Проектирование художественных произведений для метрополитена» были описаны принципы создания монументально-декоративных произведений, а также регламентированы принципы отбора материалов и художественных форм. В документе даны рекомендации по планированию процесса проектирования, и описана роль сторон в принятии решений. Однако в документе не раскрывается принцип оценки произведений, нет определения художественного качества работ.

Оценка монументально-декоративных произведений во многом отличается от системы оценки других произведений искусства. Критерии должны быть основаны на соответствии стандартам инновационности, стилистики, мастерства исполнения и на других параметрах. Поскольку произведение находится внутри подземного сооружения, при его оценке необходимо учитывать уникальные особенности закрытых общественных пространств метрополитена. При оценке произведений монументально-декоративного искусства в метрополитене следует придерживаться следующих критериев:

1. Пространственное решение монументально-декоративного произведения должно соответствовать характеристикам архитектурного пространства метро. Цвет, форма или размер работы должны быть интегрированы в архитектурный контекст, для создания гармоничной атмосферы, способствующей функционированию метрополитена.

2. Функциональность. Монументально-декоративное произведение должно не только обладать эстетической ценностью, но и содержать определенные коммуникативные качества, это должно облегчить навигацию пассажиров в метрополитене.

3. Безопасность. Выбор материалов и конструкций должен осуществляться с учетом особенностей архитектурного пространства метрополитена; следует избегать токсичных или травмоопасных материалов и конструкций, содержащих потенциальную угрозу для безопасности пассажиров и сотрудников метрополитена.

Вместе эти принципы формируют систему оценки качества монументально-декоративного оформления метро, гарантируя, что художественные произведения одновременно обладают художественной ценностью, практичны, соответствуют эстетическим стандартам и отвечают требованиям метрополитена. В оценке конкретных работ могут быть использованы такие различные методы, как социальный опрос, профессиональная экспертиза, фиксация и оценка параметров произведения. Социальные опросы позволяют оценить, как общественность воспринимает монументально-декоративное произведение; эксперты могут дать профессиональное определение таким аспектам, как художественная ценность и функциональность; оценка и фиксация позволяют проанализировать произведение непосредственно в пространстве метрополитена, оценить реальный опыт пассажиров. Кроме того, при оценке монументально-декоративных произведений в метрополитене следует обратить внимание на динамику восприятия произведения непосредственно зрителями, поскольку вкусы и потребности пассажиров могут меняться с течением времени, поэтому система оценок также должна быть скорректирована соответствующим образом.

Таким образом, система оценки монументально-декоративных произведений в метрополитене – это сложный и важный фактор. Только создав комплексную систему оценки, в сочетании с постоянной обратной связью, можно гарантировать, что монументально-декоративные произведения будут соответствовать требованиям общественных пространств метрополитена.

3.3. Авторская дизайн-практика создания проектов монументально-декоративного искусства для станций метрополитена

В качестве примера использован авторский проект «Процветание династии Тан», реализованный в 2020 году на станции «Интяньмэнь» 1-й линии Лоянского метро. Проект монументально-декоративного произведения для 1-й линии метро Лояна был разработан на основе тендера (см. тендерную документацию в приложении №2). Организаторами тендера являлись компания Luoyang Rail Transit Group Co., Ltd., и агентство Henan Weixin Tendering Management Consulting Co., Ltd. Конкурсная документация была опубликована 07 июля 2020 года, а срок подачи конкурсных документов заканчивался 28 августа 2020 года.

Получив задание на проектирование, автор переходит к натурным исследованиям, отправляется в город Лоян для проведения аналитической работы. Целью экспедиции является изучение станций метрополитена в контексте исторического и культурного наследия города Лоян. Экспедиция предполагает оценку ситуации на проектируемой станции метрополитена, в том числе топографию, транспортные потоки, планировку и другие характеристики. В рамках исследования были проанализированы коллекции Муниципального музея Лояна, Музея городского планирования Лояна, археологические памятники Лояна времен династий Суй и Тан, руины Интяньмэнь. Была проанализирована история города, выявлены ее ключевые моменты, в результате стали понятны причины изменения планировки и облика города. Благодаря посещению объектов, фотографиям и сбору текстовой информации было сформировано визуальное впечатление о среде проектирования. Последующая работа представляла собой анализ данных, полученных в ходе экспедиции.

Выявленные характеристики города Лоян

Город Лоян расположен в провинции Хэнань в центральном Китае (Рис.3.5). Это одно из мест зарождения китайской цивилизации. Он расположен на стратегическом транспортном пути с востока на запад Китая.

Местность вокруг Лояна удобна для обороны города. Он расположен в центре регионов, находящихся под управлением древнего Китая. Исторически 13 династий Китая использовали Лоян в качестве своей столицы, которая здесь просуществовала более тысячи лет. В связи с этим на протяжении долгого исторического периода Лоян был политическим, экономическим и культурным центром Китая [124]. В городе Лоян находится большое количество исторических памятников, включая три объекта всемирного культурного наследия, а именно: пещеры Лунмэнь, Большой китайский канал (руины Хуйлуокан и Ханьцзякан), фрагменты Шелкового пути (руины древнего города Лоян времен династий Хань и Вэй, а также ворота Диндин периода династий Суй и Тан), руины перевала Ханьгу. Лоян обладает богатой историей и культурой, легендарными религиозными реликвиями, прекрасными природными ландшафтами, город известен «лоянским пионом», являющимся «национальным цветком» Китая. В связи с богатым наследием Лоян стал одним из важнейших туристических центров Китая.

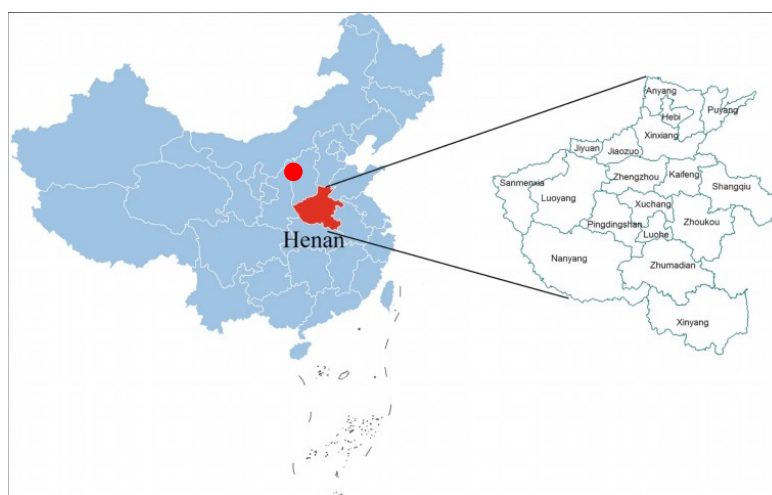


Рисунок 3.5 – Схема расположения города Лоян на карте Китая

История, культура, и природа Лояна стали самыми важными темами в монументально-декоративном оформлении метро. Станции метро 1-й линии Лоянского метрополитена делятся на «рядовые» и «ключевые», где на семи ключевых станциях установлены монументально-декоративные

произведения. Одна из них – «Станция Чаньань Роуд» – проходит через старый промышленный район в западной части города, остальные 6 станций расположены в исторических кварталах в центральной части города. Эти 7 станций метро соединяют основные культурные достопримечательности Лояна (Рис. 3.6).

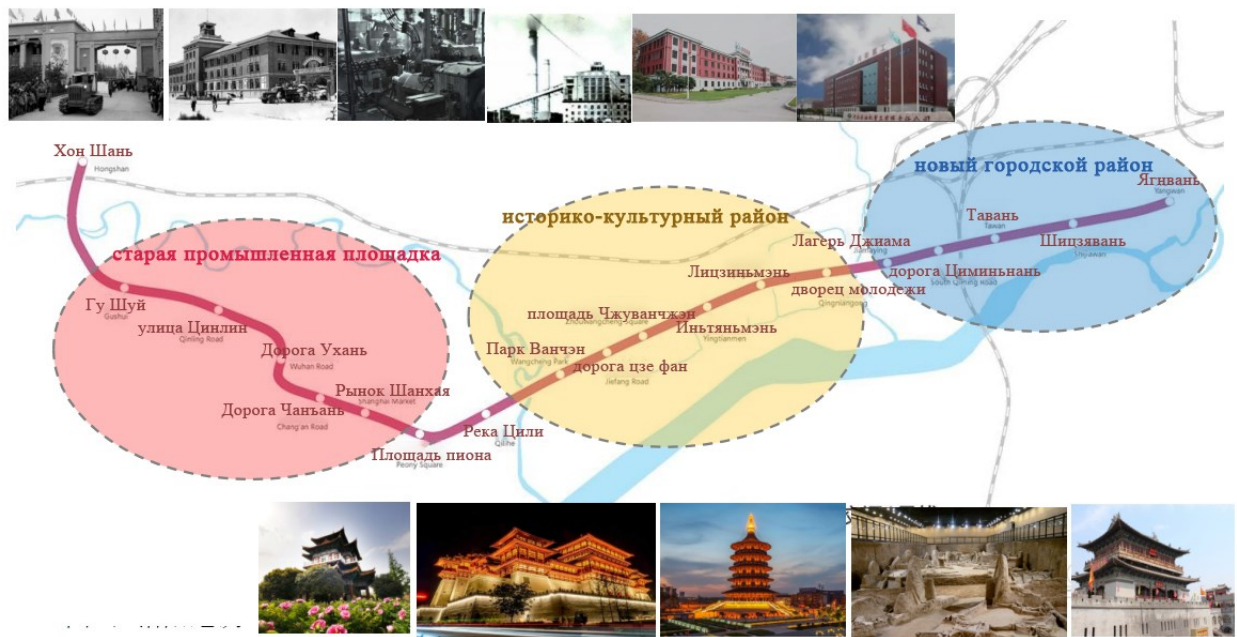


Рисунок 3.6 – Схема первой линии Лоянского метро и окружающих историко-культурных памятников

Анализ окружающей среды станции «Инь тянь мэнь»

Станция «Инь тянь мэнь» расположена на западной стороне города, на пересечении Дороги Чжунчжоу и Дороги Диньдин, которые являются центром современного города Лоян (Рис. 3.7). Дорога Чжунчжоу – важнейшая городская магистраль, идущая с востока на запад через центральную часть Лояна; линия метро проходит непосредственно под дорогой Чжунчжоу – станции метро также находятся на центральной оси исторической части Лояна. На северо-востоке города находится «Парк национального наследия города Суй Тан Лоян» (Luoyang City Site of Sui and

Tang dynasty)¹⁰, на юго-востоке – расположены руины ворот Интянь города Суй Тан Лоян и храма Чжоу Гун, а на северо-западе – «Живописное место пруда Цзючжоу города Суй-Тан Лоян». Окружающие постройки – это в основном древние здания и сооружения, воссозданные в соответствии с историческими данными. Поэтому, чтобы достичь единства с окружающей средой и историческим контекстом Лояна, был выбран путь работы с историческим наследием Лояна, перенесением его мотивов в пространство метрополитена.



Рис. 3.7. Изображения исторических памятников в районе станции «Ин тянь МЭНЬ»

Ворота Ин тянь мэнь¹¹, расположенные рядом со станцией метро, были главными воротами в императорский дворец города Лоян во времена династий Суй и Тан. Дворец был построен в первый год правления

10. Парк национального наследия города Суй Тан Лоян - это руины столицы династий Суй и Тан. Расположенные по обеим сторонам реки Ло в центре Лояна, провинция Хэнань, они занимают площадь около 47 кв. км и насчитывают более 1400 лет истории.

11. Интяньмэнь - это высшая ритуальная форма главных ворот древней столицы, которые были важным дворцовым церемониальным зданием в династии Суй и Тан, и являлись важным местом для проведения главных государственных церемоний и дипломатических мероприятий при дворе в те времена.

императора Ян (605 г. н.э.) и разрушен во времена династии Сун (1141 г.). Согласно археологическим данным, Ворота Ин тянь мэнь представляли собой великолепное сооружение длиной 120 метров, шириной 60 метров, высотой 35 метров и глубиной 25 метров [125]. Они являлись символом императорской власти во времена династий Суй и Тан.

Анализ интерьерных решений станции «Ин тянь мэнь»

Станция «Ин тянь мэнь» – одна из наиболее характерных станций 1-ой линии Лоянского метро, она представляет собой двухъярусную островную платформу. Верхний ярус – это открытое пространство. Второй, нижний ярус – это платформа. Поскольку подземные пути, лестницы, колонны и другие объекты занимают большое пространство, помещения разделены на несколько независимых пространств – пассажиры находятся здесь непродолжительное время, в момент посадки и высадки именно там наблюдается наибольший поток пассажиров. Поэтому монументально-декоративные произведения больше подходит для размещения в пространстве вестибюля, на верхнем ярусе. В одном из проектных предложений стена вестибюля станции длиной 21,4 м и высотой 3,4 м была использована как пространство для размещения художественного произведения (Рис. 3.8). Интерьер станции выполнен в охристо-золотых тонах, верхнее пространство и поверхности колонн украшены орнаментами, иллюстрирующими историю Лояна. Чтобы обеспечить единство с общим оформлением станции, темы произведений посвящены истории и культуре Лояна.

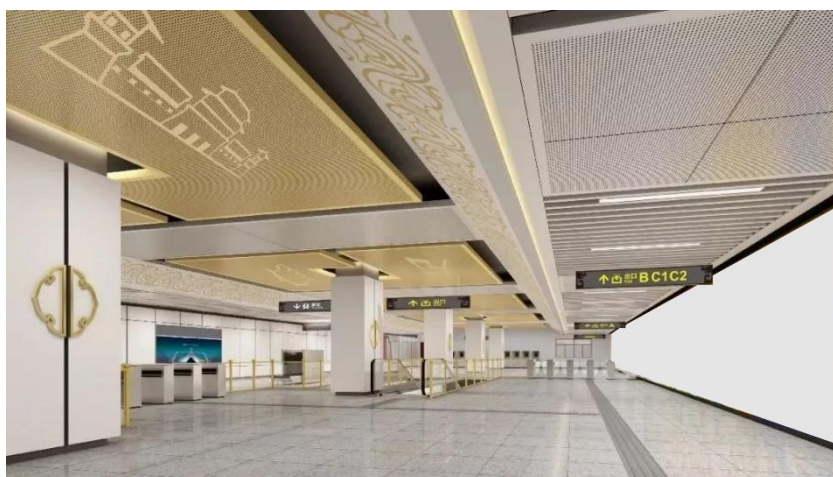


Рисунок 3. 8 – Визуализация с указанием места расположения произведения (стена, на которой ранее планировалось размещение произведения, остаётся не занятой), вестибюль станции Интяньмэнь 1-й линии Лоянского метрополитена.

Анализ целевой аудитории (пассажиры метро Лояна)

Лоян – туристический город, по состоянию на 2019 год (до начала работ по оформлению станций метро) город принял 142 миллиона отечественных и иностранных туристов, из которых 1,501 миллиона были иностранцами. Общий доход от туризма составил 132,102 миллиарда юаней, из которых 448 миллионов в долларах США, общий доход от туризма составил 26,2% от ВВП города [126]. Только во время проведения «фестиваля пионов в Лояне»¹² с 15 по 25 апреля 2019 года количество туристов достигло 29,71 миллиона человек. Иностранные туристы, прибыв в Лоян, как правило, выбирают общественный транспорт. Поэтому роль 1-ой линии Лоянского метро заключается не только в решении задачи ликвидации городских транспортных пробок, но и обслуживания туристов. Произведения, размещенные в пространстве метро, должны быть связаны с культурными достопримечательностями и архитектурными объектами Лояна.

12. Китайский фестиваль пионов в Лояне это один из туристических фестивалей, спонсируемых Министерством культуры Китайской Народной Республики и Народным правительством провинции Хэнань. Он проводится в период цветения пионов каждой весной и рассказывает об истории, сортах, произведениях искусства и садовых пейзажах Лояна.

Анализ приведенной выше информации показывает, что 1-ая линия Лоянского метро активно используется приезжими в высокий туристический период. В связи с этим было решено, что монументально-декоративные произведения должны представлять городскую историю и культуру Лояна. Станция Интяньмэнь с трех сторон окружена Национальным археологическим парком города Лоян периода династий Суй и Тан, и руинами ворот Интяньмэнь, примыкающими к восточной стороне парка, которые являются самой известной постройкой династии Тан (618-907 гг. н.э.). Во времена династии Тан население города Лоян превышало миллион человек, город процветал. Сюда стекалось большое количество купцов из Западной и Центральной Азии, а также из Северо-Восточной Азии. Во многом такое положение повлияло на формирование Шелкового пути, берущего начало в городе Лоян [127].

Перед автором была поставлена цель, создать произведение, связанное с наземной архитектурной средой, со зданиями, ландшафтом и топонимикой района. История династии Тан была выбрана в качестве основной темы монументально-декоративного произведения. При конкретизации темы было решено рассмотреть династию Тан не как могущественную торговую державу, не как династию, обладавшую мощнейшей армией, а как культурную столицу Китая. «Ли»¹³ и «Юэ»¹⁴ - одни из ключевых составляющих древнекитайской цивилизации [128]. В I веке до н.э. Чжоунский князь (Чжоу-Гун), находясь в Лояне, создавал музыку и церемониальные представления. К концу своего правления Чжоу-Гун пытался построить этико-эстетическую систему «Ли-Юэ», которая послужила бы основой для сохранения длительного мира и стабильности в

13 . Ли— «благопристойность» («этико-ритуальные нормы, моральные права, этикет, этика, ритуал, церемонии, установления»). Одна из центр. категорий кит. философии, гл. обр. конфуцианства, сочетающая два основных смысла — «этика» и «ритуал».— М. Л. Титаренко. Духовная культура Китая: энциклопедия: в 5 т / М. Л. Титаренко., Москва: Восточная лит, 2006.727с.— .С.295.

14. Юэ - музыкальная система, включающая в себя музыкальные инструменты, танцы, мелодии и другие, все из которых имеют свои строгие правила. В древнем Китае ритуалы и церемонии жертвоприношений, банкетов и паломничества сопровождалась разнообразной музыкой.

стране. Именно в этом контексте «Ли» и «Юэ» формально превратились из эстетической и художественной проблемы в комплекс политических, эстетических и художественных факторов [129]. «Юэ» – это система, которая относится к музыке и танцу. Система «Ли-Юэ» оказала существенное влияние на правление различных династий в Китае, поэтому в процессе проектирования главной задачей было передать могущество страны через процветание её культуры.

Многие элементы культуры, пришедшие из Центральной и Западной Азии, были интегрированы в художественную культуру того времени. Три репрезентативных элемента культуры периода династии Тан стали доминирующим художественным мотивом: это игра в поло, музыка и танец Ху Сюань; таким образом пассажиры метро смогут увидеть ключевые достижения времени расцвета династии Тан.

Поло (цзицзюй) – игра, зародившаяся в Персии и попавшая в материковый Китай через Турцию и Тибет и в последствии ставшая популярной во времена династии Тан [130]. Поло появилось в династии Тан не только как вид развлечения, а как коллективный вид спорта, игра в поло и сотрудничество участников могут продемонстрировать личные качества всадника и его умение взаимодействовать с остальными игроками. В книге «Wen Tang Yu Qiu Fu» упоминается тот факт, что помимо физических качеств игра еще развивала и навыки, полезные в бою; поло могло служить в эпоху Тан для тренировки кавалеристов [131]. С другой стороны, у поло была и дипломатическая роль, например, династии Тан и Турфан часто проводили матчи по поло между собой, таким образом поло стало инструментом внешней политики [132].

При создании проекта некоторые детали были заимствованы из фрески династии Тан «Игра в конное поло», которое сейчас хранится в Музее истории провинции Шэньси.¹⁵ Это полотно является самым ранним

15. «Игра в конное поло» - фреска, найденная в 1971 году из гробницы Ли Сяня, принца Чжаньхуа из династии Тан (655-684 гг. до н.э.).

свидетельством о появлении игры поло. Кроме того, в качестве материала были использованы керамические статуэтки периода династии Тан, изображающие игроков в поло (Рис. 3.9).



Рисунок 3.9 – Слева – направо: фрагмент полотна «Игра в конное поло». Гробница принца Чжаньхуая из династии Тан. Источник изображения: https://culture.ifeng.com/a/20160707/49311745_0.shtml. Справа: Фигурки игроков в поло периода династии Тан. Собрание Британского музея, Лондон

Музыка династии Тан – это вершина в истории китайской музыкального искусства. Правители династии Тан обладали политической свободой, имели связи по всему региону, впитывали и развивали музыкальную культуру восточных и западных соседей, а также сохраняли и адаптировали музыкальную культуру различных этносов Китая [133, с. 88]. Почти все императоры династии Тан были любителями музыки, и многие из них также могли сочинять музыку, исполнять песни и танцы, писать стихи [134]. Поощрение музыки верховными правителями династии Тан сыграло важную роль в развитии музыкальной культуры Китая, сформировав социальную этику, во многом основанную на искусстве [135, с.74].

При изучении полотна «Ночные пирушки Хань Ксицая»¹⁶ мастера Гу Хунчжун из Южного Тан удалось определить композиционные приемы,

16. «Ночные пирушки Хань Ксицая» - это произведение китайского художника Гу Хунчжуна из Южного Тана периода Пять Династий и Десять Королевств. Сохранилась копия из периода Сун, выполненная красками на шелке, которая в настоящее время хранится в Пекинском Запретном Городе. Картина изображает вечерний приём у чиновника Хань Си Цзай, полный песен и

ситуативные особенности, костюмы и пластику персонажей. Это одна из картин, изображающая сцену приема во дворце времен династии Тан. В ходе анализа были выделены ключевые персонажи и на основе схемы их взаимодействия создана основа будущего произведения (рис. 3.10).



Рисунок 3.10 – Анализ персонажей, изображённых на полотне «Ночные пирушки Хань Ксицая»

Ху Сюань – один из популярных танцев периода династии Тан. Династия Тан была временем бурного развития китайского танца, а также эпохой его расцвета. В период династии Тан танец стал универсальным культурным занятием: в нем участвовали все – от знати до простых людей. Танец был основой придворных банкетов, развлечений, отдыха, танцы можно было увидеть повсюду [136, с. 101]. Танец Ху Сюань сегодня является одним из памятников нематериальной культуры Китая и Центральной Азии (рис. 3.11). Танец стал популярным в центральном Китае благодаря быстрым, словно ветер, движениям, став одним из символов эпохи Тан [137, с.43].

Композиционно картина делится на два уровня: верхний и нижний. Сверху изображены главные герои; подложка (нижняя часть) состоит из перетекающих цветовых пятен. В полотне использован приём «центральной композиции». Изображение в центре картины – это сцена игры в поло, ракурс которой раскрывает поле для игры перед фигурами. Слева изображены музыканты династии Тан, справа – танец династии Тан. Использование современного творческого приёма для произведения, динамичная пластика

развлечений. Это произведение занимает важное место в истории изобразительного искусства, представляя высший уровень китайской традиции детального описания с применением ярких красок.

объектов, обобщение и упрощение цветовых блоков, лаконичность цветового решения обеспечивают пассажирам комфортное восприятие работы в условиях быстрого движения (Рис. 3.12).

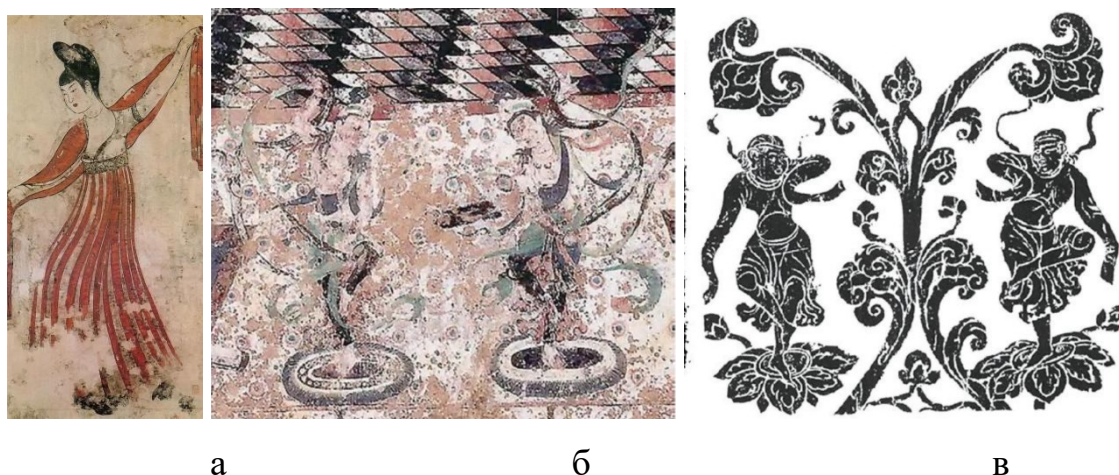


Рисунок 3.11 – а) Фреска «Танцующая девушка» из гробницы Ли Чжэня времен династии Тан. б) Фреска 220 из пещеры Могао в Дуньхуане. в) Каменная резьба в храме Синфу времен династии Тан. Собрание Музея стелл в Сиане



Рисунок 3.12 – Схема расположения цветовых блоков в композиции

Цвета для произведения были выбраны из колористической палитры керамики Сан-Цай времён династии Тан ¹⁷ (рис. 3.13). Сан-Цай – это общее название для цветных глазурованных изделий эпохи династии Тан. В этом виде керамики чаще всего использовались желтый, зеленый и белый цвета [138, с.1], в меньшей степени использовались синий, охра, фиолетовый, черный и другие оттенки. Изображение в определенной степени усиливает

17. Образцы керамики «Сан-Цай» были впервые обнаружены в начале XX века в Маншане, к северу от Лояна. Сан-Цай, стал вершиной в развитии китайской полихромной керамики с цветной глазурью.

насыщенность цветов Сан-Цай, делая более ярким пространство станции метро (рис. 3.14).



Рисунок 3.13 – Произведения, выполненные в технике «Сан-Цай», династия Тан, коллекция музея Лояна

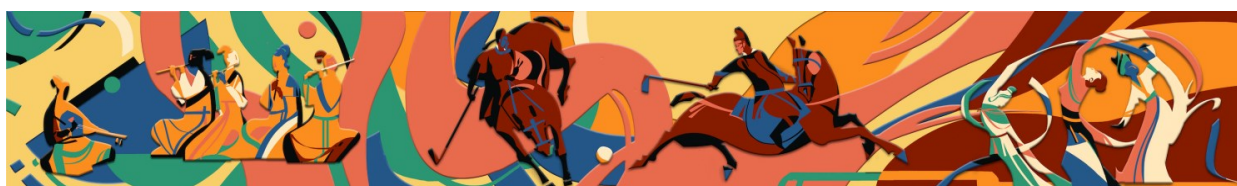


Рисунок 3.14 – Завершенная композиция фрески

Выбор материала фрески обусловлен необходимостью достижения гармонии с общим оформлением вестибюля станции. В итоге была выбрана технология окрашивания нержавеющей стали фторуглеродной краской методом распыления. Этот материал не только долговечен, но способен выдержать сложные условия эксплуатации на станции метро. Материал обладает превосходной антикоррозионной стойкостью и устойчивостью к атмосферным воздействиям, обеспечивая стабильность и эстетические качества при длительном использовании. Благодаря технологии окрашивания фторуглеродной краской поверхность пластин из нержавеющей стали обладает насыщенным цветом и гладкой поверхностью (рис.3.15).

По итогам конкурса был выбран проект «город Лоян династий Суй и Тан» (рис.3.16), созданный художниками Ван Хаем и Лю Йидином. Композиция произведения разделена на три части. Повествование разворачивается слева направо, слева изображены купцы из западных стран, въезжающие в Лоян, в средней части – показаны придворные служанки, справа - аристократы, возвращающиеся с охоты. На заднем плане видны

такие основные архитектурные сооружения, как Интяньмэнь, Тяньтань, Минтань и Тяньцзиньский мост, расположенные в центральной части города Лоян.

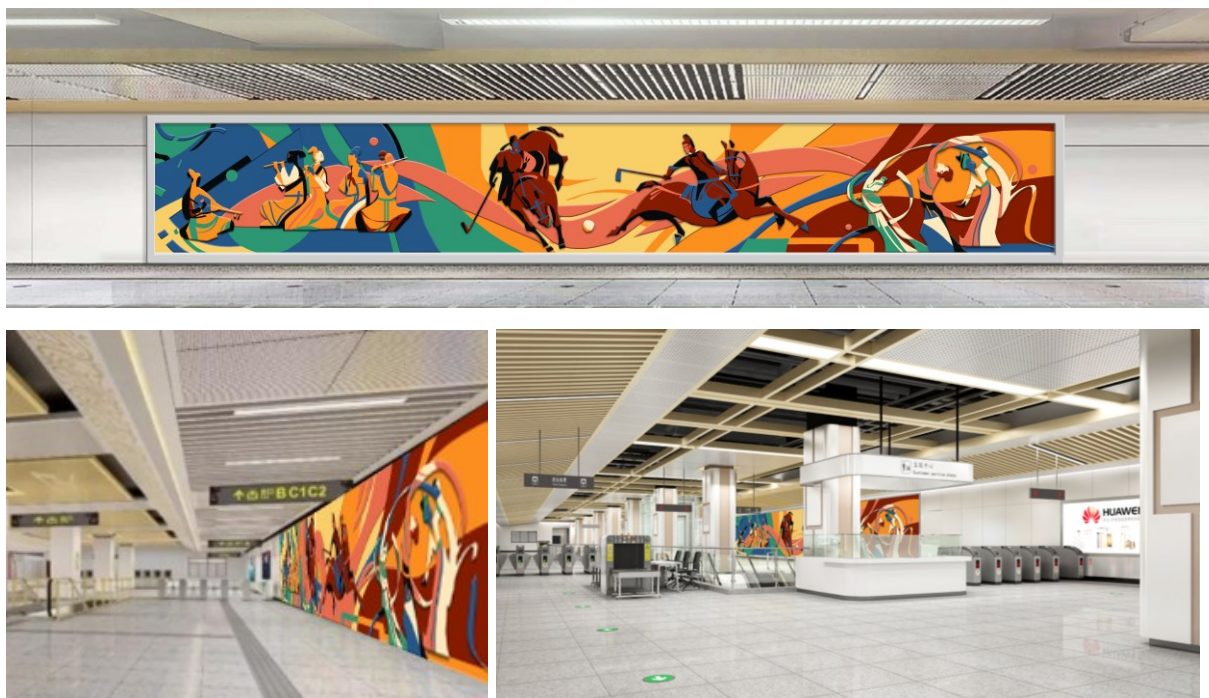


Рисунок 3.15 – Вестибюль метро. Авторская Дизайн-проект станции «Ин тянь мэнь»

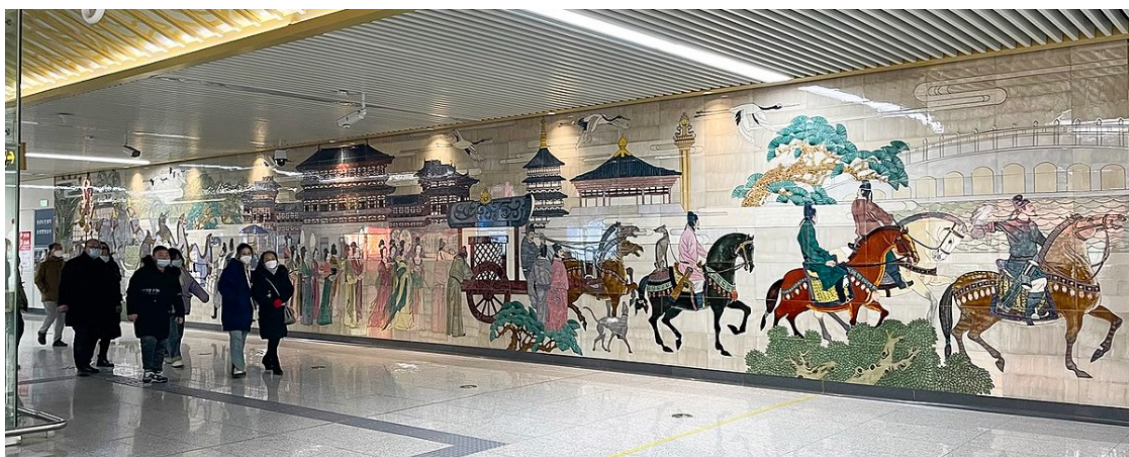


Рисунок 3.16 – Работа – победитель конкурса «город Лоян династий Суй и Тан», авторы – Ванг Хай и Лю Йидин. Станция «Ин тянь мэнь» Лоянского метрополитена, 2021 г.

Причины, по которым исследуемая работа (произведение Ван Юйси для метро Лояна) не была отобрана, вероятно, состоит в том, что проект, победивший на конкурсе, обладал несколькими значительными преимуществами. Прежде всего, он интегрировал в себя больше традиционных элементов, характеризовался высокой степенью узнаваемости, в большей мере отражал культуру Китая. Использование в проекте полихромной керамики в качестве материала не только демонстрировало традиционное ремесленное искусство, но и придавало произведению значимость и уникальность. Кроме того, концептуальная идея проекта-победителя тесно связана с названием станции метро и с самим архитектурным объектом «Ин тянь мэнь»: это обеспечило связь между метрополитеном и древним городом. Фигуры на керамических панелях соответствуют облику реальных людей, это позволяет пассажирам, ощущать связь с ними, представлять себя персонажами этих сцен. Пейзажи на панелях формируют эффект визуального расширения пространства, это те приемы, которые обеспечили победу данного произведения в конкурсе.

Преимущество созданных в рамках проведённого научного исследования творческих работ (произведение Ван Юйси для метро Лояна) в том, что в них используется современный визуальный язык для выражения традиционных китайских художественных символов. Однако в процессе экспертной оценки более существенными оказались иные преимущества. Анализ конкурсных работ дает возможность понять необходимость сбалансированно соотношения между современным дизайном и общим, культурным контекстом. Необходимо, чтобы работа не только представляла уникальный художественный подход, но и была согласована с общественными интересами.

ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 3

1. Под влиянием культурных традиций, на основе государственной политики, с учётом социальных потребностей в разных странах разработка

проектов монументально-декоративного оформления в метрополитене представляет собой различные модели.

В западных странах чаще используется принцип «лидерства архитектора», при котором бюро, возглавляемое архитектором, и связанная с ним команда дизайнеров отвечают за общий архитектурный проект станции, включая её декоративное оформление. В подобном случае ответственность бюро лежит не только за архитектурный проект, но и за другие элементы оформления станции, включая дизайн помещений, освещение, декоративное оформление, навигацию и рекламу. В России также используется модель «лидерства архитектора», которая зачастую использует форму конкурсов на лучшее архитектурное решение, проводимых в закрытой или открытой форме. Таким образом, можно привлечь больше проектных групп и получить много вариантов проектных решений. При проектировании монументально-декоративных произведений для метрополитена архитектор или генеральный подрядчик рекомендует к сотрудничеству кандидатуру художника для проектирования и изготовления элементов оформления.

2. На заре развития китайского метрополитена монументально-декоративное оформление являлось зоной ответственности государства. Выбор кандидатуры художника также был за правительством. С ростом масштабов строительства метро спрос на монументально-декоративное оформление увеличился, однако сложившаяся традиционная модель больше не является оптимальной при строительстве метро. После более чем сорока лет развития в Китае сформировался достаточно стабильный метод реализации проектов. Модель строительства монументально-декоративного оформления метро содержит четыре основных уровня:

- Команды строителей и экспертов принимают решения и контролируют ход строительства.
- Департамент дизайна интерьера отвечает за организацию процесса проектирования и составляет проектные задания художникам.

- Художники создают произведения в соответствии с конкретными требованиями на этапе завершения строительных работ.
- Специальные производства отвечают за изготовление и монтаж декоративных произведений, созданных художниками.

3. Планирование монументально-декоративных произведений в китайском метрополитене включает три уровня:

- Планирование всего комплекса монументально-декоративных произведений в городском метрополитене, распределение ресурсов и создание концепции городского метрополитена.
- Разработка концепции оформления линий метрополитена для дальнейшего уточнения темы, стилистики и художественного направления каждой отдельной линии, на которой расположены станции.
- Проектирование монументально-декоративных произведений на станциях метро.

4. В настоящее время в метро Китая наиболее распространены следующие формы проектной работы по оформлению станций: тендер, конкурс, индивидуальный заказ. Форма тендера позволяет эффективно отбирать подходящие решения, однако при этом существуют определенные ограничения для участников, что не способствует максимальному охвату профессиональной аудитории. В рамках конкурса дизайнерские решения поступают из самых разных источников, произведения разнообразны, однако некоторые из участников могут не обладать опытом проектирования метро, качество работ может быть не равномерным. Форма индивидуального проекта – это приглашение известных художников для разработки произведения, при этом часто определяющим становится стиль художника или его имя. Однако этот подход не может обеспечить единство художественного стиля линии метро, он не подходит для широкомасштабного применения.

Эти формы взаимодействия имеют свои преимущества и недостатки, в связи с этим следует полагать, что каждый индивидуальный случай предполагает особый подход к выбору модели проектного решения, к определению проектной группы или кандидатуры проектировщика.

5. Система оценки объекта монументально-декоративного искусства должна соответствовать общепринятым критериям оценки художественных произведений, однако при этом необходимо учитывать специфику архитектуры метрополитена. При оценке монументально-декоративных произведений в пространстве метро следует придерживаться следующих принципов:

- Пространственное решение. Монументально-декоративное произведение должно быть согласовано с общественным пространством метро. Форма, размер, цвет, должны быть интегрированы в архитектурный контекст, произведение не должно препятствовать передвижению пассажиров, не влиять на функциональные качества метро.
- Функциональность. Монументально-декоративное произведение должно обладать эстетической ценностью, содержать коммуникативную и навигационную функции, облегчая пассажирам движение и указывая направление потока.
- Безопасность. Выбор материалов и конструкций должен производиться с учетом особенностей среды метрополитена, следует избегать токсичных или травмоопасных материалов и конструкций, исключая потенциальную угрозу для безопасности пассажиров и сотрудников метрополитена.

В результате исследования было установлено, что процесс проектирования монументально-декоративных произведений в китайском метро как правило, делятся на три этапа:

1. Этап – исследование и предварительное планирование

На этом этапе художник получает полное представление об историческом и культурном прошлом города или региона, об особенностях пространства Метрополитена и о поведении пассажиров. Благодаря натурным наблюдениям, изучению специальной литературы и анализу данных была собрана необходимая информация, поддерживающая последующее проектирование. В то же время художникам необходимо координировать свои действия с экспертами – представителями метрополитена, и соответствующими государственными ведомствами, чтобы проект отвечал не только реальным потребностям метрополитена, но и отражал особенности города и его культурный контекст.

2. Этап – проектирование

Основываясь на предварительном исследовании и концептуальном решении, команда дизайнеров приступает к этапу проектирования и формирования плана реализации проекта. Основная задача этого этапа – обобщить и проанализировать информацию, собранную ранее, чтобы в дальнейшем предложить оптимальное решение. Художниками должен быть использован ряд профессиональных методов, в зависимости от поставленной задачи. Проект, как правило, проходит несколько итераций, в каждой из которых проектировщики соотносят полученные результаты с требованиями, обозначенными в задании на проектирование и полученными в результате исследовательской работы. Решение, полученное по окончании этапа проектирования, должно соответствовать критериям эстетики, технологичности, эргономичности, обладать коммуникационными свойствами.

3. Этап – реализация и оценка

На данном этапе художники тесно сотрудничают с компаниями, занимающимися художественным производством. Для учета таких различных технических факторов, как производство, стоимость материалов и др., необходимо согласовывать решения дизайнеров и технологов – представителей производства. Оценка разработки пользователями

(пассажирами метрополитена) является неотъемлемой etapом всего проектно-производственного цикла. Отзывы пассажиров – это оценка фактического эффекта от внедрения произведения искусства, оценка его социального влияния, рассмотрение сильных и слабых сторон проекта через призму пользовательского опыта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках исследовательской работы были выявлены факторы, влияющие на особенности монументально-декоративного оформления пространства метрополитена, среди них: экономика и политическое устройство, культурные особенности региона, тенденции в изобразительном искусстве и т. д. В совокупности данные факторы формируют подходы к созданию произведений монументально-декоративного искусства. На художественное оформление метрополитена на протяжении более чем полутора сотен лет влияли различные стилистические направления, доминирующие в данный период, включая историзм, модерн, конструктивизм, постмодернизм, неомодернизм и др. За счет устойчивого развития оформление метрополитена обладает художественной многослойностью, где понятие «стиль» может иметь различную трактовку, оно способно исчезать и появляться снова в виде художественной цитаты. В современном монументально-декоративном оформлении метрополитена также могут встречаться произведения, транслирующие образы исторических стилей. Художественные произведения, украшающие Московский метрополитен, ярко отражают особенности каждого временного периода. В Московском метрополитене можно увидеть оформление, созданное в разные годы и несущее не только нарративы определенного периода, но и апеллирующие к историческому наследию.

В рамках исследования была определена основная функция монументально-декоративного оформления метро, в ходе работы доказано, что метро – это одно из важнейших средств транспортной и культурной коммуникации в городской среде; произведения, находящиеся в метро, несут не только эстетическую нагрузку, но и транслируют социальные нарративы. Монументально-декоративное оформление метро в современном городе становится культурным символом, отражающим степень развития города, региона или страны в целом.

В работе были проанализированы архитектурно-пространственные характеристики различных станций метро, а также рассмотрены модели эмоционального взаимодействия пассажиров с элементами оформления станций. Рассмотренные характеристики в совокупности демонстрируют существенное отличие монументально-декоративных произведений, созданных для метрополитена, от произведений декоративного искусства, размещенных в других общественных пространствах. Таким образом, определено, что монументально-декоративные произведения, созданные для метрополитена, имеют ряд отличительных черт, не свойственных другим формам монументально-декоративных произведений.

В работе обозначено что, станции метро, в основном являясь закрытыми (подземными) архитектурными сооружениями, оказывают существенное воздействие на психо-эмоциональный аппарат пассажиров. На состояние пассажиров параллельно влияют такие физические характеристики, как освещение, вентиляция, шум, влажность, радиация, вибрация и температура, а также степень изолированности (ощущаемой закрытости) станций метрополитена. Все это непосредственно воздействуют на органы чувств пользователей метрополитена, изменяя их эмоциональное состояние. Такие свойства физической среды, как замкнутость и монотонность, могут стимулировать различные психологические реакции, среди них: ослабление пространственного восприятия, чувство дискомфорта, тревога, подавленность, дезориентация. Оформление станций может нести не только эстетическую или коммуникативную функцию, но и компенсировать негативные качества среды, снижая эмоциональную нагрузку на пассажиров. Внутреннее убранство метро становится единственной формой когнитивной информации для пассажиров. Посредством пространственного сценария и художественных элементов зрители (пассажиры) воспринимают среду, имеющую собственную идентичность, уникальность. Монументально-декоративные произведения могут предоставить пассажирам «свидетельства места», тем самым создавая связь с конкретной локацией, формируя к ней

личное отношение, обозначая посредством изобразительных приёмов ключевые визуальные точки.

Метро как уникальное общественное пространство, обслуживающее интенсивный пассажиропоток, имеет естественное преимущество в культурной коммуникации и в трансляции культурных нарративов. В метро разнообразная аудитория воспринимает изобразительную информацию, существенную для города, региона и страны; при этом социум формирует собственный культурный код, взаимодействуя с пространственной средой метро.

В работе проанализированы этапы и представлены основные направления развития современного монументально-декоративного оформления метрополитена в Китае.

В главе 1 работы выявлены три этапа развития китайского монументально-декоративного оформления метрополитена, среди них: период освоения в 1980-е гг.; период медленного развития с 1990-х годов до начала XXI века; период быстрого развития и период системного планирования с начала XXI века.

Во главе 2 описаны главные направления развития монументально-декоративного оформления метрополитена в Китае. В XXI веке развитие монументально-декоративного оформления в китайском метрополитене имеет четыре основных вектора:

1. Системное планирование монументально-декоративного оформления станций и линий метро.

2. Применение новых технологий проектирования и строительства (в том числе цифровых), а также использование приёмов современного искусства (в том числе медиа, искусства инсталляции, видеоарта, перформативного искусства и т. д.).

3. Синтез в оформлении станций метрополитена современных и классических форм.

4. Широкое использование тем и стилистик, связанных с региональной или городской культурой.

Сегодня единая система планирования художественного оформления линий метро в Китае обеспечивает связь оформления каждой станции метрополитена с общей культурой города и региона, в котором он расположен, а также создаёт стилистическое единство всей сети метро. В наши дни появился ряд новых материалов и технологий, которые постепенно внедряются в процесс создания декоративного оформления метро. Особенно в оформлении метро стоит отметить применение новых медиатехнологий, создающих изменяющуюся, яркую визуальную среду. Сегодня в пространстве китайского метрополитена используется все больше художественных инсталляций. Интеграция монументально-декоративных произведений в транспортную среду станций современного китайского метрополитена помогает повысить выразительность архитектурного пространства, лучше отразить особенности современной культуры.

В результате анализа особенностей развития современного китайского метрополитена можно сделать вывод, что метро трансформируется, переходя от принципов транспортной функциональности к сложной синтетической функциональной модели, где гармонично сосуществуют этика функциональность и коммуникативность. На основе анализа смены стилевых направлений в крупнейших метрополитенах мира и раскрытия специфики развития китайского метрополитена были определены принципы, используемые при разработке произведений современного монументально-декоративного искусства в Китае, в их число вошли:

1. Принцип применимости, расположение и форма произведения искусства не должны мешать функционированию пространства метрополитена;

2. Принцип «интеграции», когда произведение искусства гармонично сочетается с интерьером станции метро и органично включено в общее проектное решение станции метрополитена;

3. Принцип визуальной доступности и узнаваемости для массового зрителя применяемого художественно-образного языка;

4. принцип учёта визуальных поведенческих характеристик пассажиров метрополитена;

5. Принцип контекстуальности, учитывающий особенности локального историко-культурного контекста при создании формы и в процессе выбора содержания произведения;

6. Принцип художественно-стилевого разнообразия.

Данная работа раскрывает особенности метода «пространственного нарратива», направленного на изучение произведений искусства в пространстве метро. Этот метод исследования открывает новые перспективы для проектирования монументально-декоративного оформления метро. «Нарратив» – это комплексный междисциплинарный теоретический метод, при котором автор использует пространства метро в качестве основы для художественного повествования и носителя культурного нарратива. Монументально-декоративное произведение способно превратить пространство метро в «новое медиа». Пассажиры опираются на свой личный опыт и культурные практики, чтобы выработать механизм понимания пространства, в результате этого у зрителей (пассажиров) в момент взаимодействия с художественным произведением генерируется целый ряд образов, переживаний, воспоминаний. Поскольку маршрут движения пассажиров в пространстве метро жестко детерминирован, при последовательном прохождении пассажиров через различные станции метро разрозненные сюжеты, присутствующие в интерьерах, соединяются в единое повествование. Подобно непрерывным кадрам в кино, сюжеты проецируются по очереди, тем самым формируя целостное и связное повествование. Благодаря системности повествования произведения, расположенные в пространстве, обладают определённой логикой развития сюжетной линии и определённым направлением.

Уровень экономического развития и историко-культурные особенности городов тесно связаны с выбором тем для оформления станций метрополитена. Источником тем для монументально-декоративного оформления метро могут стать элементы региональной или городской культуры. В настоящее время существуют различные формы декоративного оформления метро. Необходимо выбирать подходящую форму художественного выражения в соответствии с общей стратегией оформления метрополитена. В рамках проведённого исследования обозначено, что темы, связанные с региональной культурой, в основном включают четыре направления: «пейзаж», «история города», «культура региона» и «жизнь города».

В работе были систематизированы отделочные материалы, используемые в оформлении метро, они делятся на определённые группы: камень, металл, керамика и стекло. В работе описаны характеристики отделочных материалов и методы их применения в монументально-декоративном оформлении метро. Рассмотрены аспекты безопасности, защиты окружающей среды, инклюзивности, коммуникативные качества.

Для полноценного выражения художественного замысла при создании монументального декоративного произведения для метрополитена рекомендуется использовать следующие методы:

1. Метод воспроизведения знаковых культурных символов и традиционной семантики;
2. Метод изменения масштаба, реконструкции и цитирования;
3. Метод усиления художественно-смысловой выразительности произведения с помощью метафоры, уточнения, обобщения, ритма, тактильного отклика и других приёмов;
4. Комплексный художественный подход (компиляция), позволяющий сочетать и накладывать различные художественные материалы, благодаря чему усиливаются выразительные возможности монументально-декоративного произведения.

5. Метод интерактивного взаимодействия посредством использования медиатехнологий и цифрового искусства.

На основании проведённого анализа можно сделать вывод о разнообразии организационных форм проектной деятельности при проектировании оформления метро в различных странах. Как правило, в проектировании метрополитена применяется система, где архитектор осуществляет генеральное планирование и несёт персональную ответственность за общее решение пространства станции метро. Архитектор привлекает художников для создания монументально-декоративных произведений в соответствии особенностями проекта станции. За сорок лет развития искусства монументально-декоративного оформления в китайском метро был выработан относительно стабильный подход к реализации проектов.

На основе существующей модели создания произведений монументально-декоративного искусства в метро было определено, что процесс реализации состоит из четырех основных компонентов:

1. Команды строителей и экспертов метрополитена являются источниками принятия решений, помимо этого в ходе строительства они оказывают консультационную поддержку.

2. Департамент дизайна интерьера отвечает за организацию процесса проектирования и за составление проектного задания для дизайнеров и художников.

3. Художники и дизайнеры создают оформление метро в соответствии с конкретными требованиями, помимо этого эти специалисты сопровождают строительные работы на этапе авторского надзора.

4. Художественное производство отвечает за создание и установку произведений, разработанных художниками и дизайнерами.

В результате исследования определены различия между монументально-декоративными произведениями, созданным для метрополитена и

монументально-декоративными работами, спроектированными для других пространств.

В рамках диссертации были выработаны критерии оценки качества монументально-декоративных произведений для метро. Оценка монументально-декоративных произведений, созданных для метрополитена, помимо соответствия таким общим критериям оценки, как инновационность, эстетическая ценность и т. д., также должна учитывать уникальные характеристики пространства метрополитена и специфическое психологическое состояние пассажиров, связанное с нахождением в замкнутой, подземной среде. В связи с этим при создании проектов оформления рекомендовано придерживаться следующих принципов:

1. *Пространственное решение.* Монументально-декоративного произведения должно быть согласовано с архитектурными характеристиками пространства метро. Цвет, форма или размер произведения должны соответствовать архитектурному контексту, создать гармоничную атмосферу и не препятствовать функционированию метрополитена.

2. *Функциональность.* Монументально-декоративное произведение должно не только иметь эстетическую ценность, но и обладать определенными коммуникативными качествами, это должно облегчить пассажирам ориентацию в метро, придать узнаваемость локациям.

3. *Безопасность.* Выбор материалов и конструкций с учетом особенностей пространств метрополитена, избегание токсичных или травмоопасных материалов и конструкций, во избежание потенциальной угрозы безопасности пассажиров и сотрудников метрополитена.

В ходе исследования определено, что в оценке конкретных художественных работ могут быть использованы такие методы, как социальный опрос и экспертная оценка, фиксация и оценка параметров произведения. Опросы позволяют оценить восприятие и принятие общественностью монументально-декоративного произведения, при этом эксперты могут дать профессиональную оценку таким аспектам, как

художественная ценность и функциональность. Оценка и фиксация позволяют проанализировать произведение непосредственно в пространстве метрополитена, определить реальный опыт пассажиров. Кроме того, при оценке монументально-декоративных произведений в метрополитене следует обратить внимание на динамику восприятия произведений публикой. Поскольку вкусы и потребности пассажиров могут меняться с течением времени система оценки также должна быть скорректирована соответствующим образом.

На основе анализа отечественных и зарубежных разработок монументально-декоративных произведений, созданных для метрополитена, анализа научной литературы, а также собственной практики была определена этапность и специфика проектирования монументально-декоративных произведений в китайском метро:

Первый этап – исследование ситуации и предварительное планирование.

На этом этапе художник получает полное представление об историческом и культурном прошлом города или региона, об особенностях пространства метрополитена и об особенностях поведения пассажиров. Благодаря полевым наблюдениям, изучению специальной литературы и анализу данных собирается необходимая информация, которая служит поддержкой для последующего проектирования.

Второй этап – проектирование.

Основываясь на предварительном исследовании и выбранном концептуальном решении, команда дизайнеров приступает к проектированию и разработке плана реализации проекта. Основная задача данного этапа – обобщить и проанализировать информацию, собранную ранее, для выработки оптимального решения. Художники должны использовать ряд профессиональных методов в зависимости от поставленной задачи.

Третий этап – реализация и оценка произведения.

На этом этапе художники тесно сотрудничают с компаниями, занимающимися художественным производством. Для учёта таких технических факторов, как рентабельность производства, стоимость материалов и др., необходима согласованность решений дизайнеров и технологов – представителей производства. Оценка пользователей (пассажиров метрополитена) также является неотъемлемой частью всего проектно-производственного цикла.

Сопоставляя тенденции развития монументально-декоративного оформления в пространстве метрополитена в Китае и в России, можно обнаружить следующие общие черты:

Обе страны в качестве инструментов разработки активно внедряют новые методы, включая технологии печати, медиаискусство, цифровые технологии, параметрическое проектирование.

Принцип интеграции монументально-декоративных произведений в пространство метро применяется в обеих странах. Россия сохраняет свои традиционные художественные преимущества, оформление станций отвечает эстетическим потребностям современного общества, здесь используются самые новейшие приемы и материалы. В Китае только формируют подходы к проектированию интерьеров метрополитена.

Использование сюжетов и художественных приёмов, характерных для современного искусства, применение современных медиа в оформлении станций – все эти характеристики в формировании новых станций используются в обеих странах.

Как в России, так и Китае, особое внимание уделяется культурной атмосфере, общественные пространства обладают визуальной привлекательностью в том числе благодаря трансляции культурных нарративов, транслируемых через контекст монументально-декоративных произведений.

Монументально-декоративные произведения «встраиваются» в пространство новых, в том числе и типовых станций метрополитена,

произведения проектируются с учетом архитектурных характеристик современного метро.

Темы и сюжеты произведений зачастую отражают мотивы исторического наследия. В оформление станций нередко включаются традиционные художественные формы.

Различия в культуре и в художественном подходе каждой страны отражаются и в различных приёмах оформления архитектурных пространств метрополитена. Одним из примеров может служить размещение рекламы. По сравнению с Китаем на станциях метрополитена в России меньше рекламных носителей, визуальная информация лаконична и сконцентрирована и в основном включает в себя элементы системы визуальной коммуникации. В китайском метрополитене рекламные установки зачастую превращаются в визуальную доминанту. В обеих странах современные проектные решения направлены на стандартизацию и упорядочение мест размещения рекламных установок в метро.

Результаты данного исследования окажут значительное влияние на многообразие инновационных решений в области монументально-декоративного искусства, используемого при оформлении метрополитена. Систематическое изучение и анализ принципов и методов монументально-декоративного искусства, применяемых в китайском метрополитене, помогут дизайнерам других стран при разработке произведений монументального искусства для общественных пространств зарубежных станций метрополитена. Для государств, где строительство метрополитена началось сравнительно недавно, теоретические выводы данного исследования могут стать основой для использования, развития и совершенствования национального монументально-декоративного искусства через его систематизацию и интернационализацию, а также с помощью повышения общего уровня художественного оформления общественных пространств.

За десятилетия своего развития китайский метрополитен прошел путь от жесткого функционального подхода к строительству до этапа, на котором

приоритетными стали культурный контекст и уровень художественного самовыражения. Монументально-декоративное искусство, используемое в китайском метрополитене, не только повышает эстетическую ценность общественных пространств, но и содержит в себе нарративы исторического, культурного и социального характера. Изучение принципов и методов проектирования произведений декоративного искусства в метрополитене позволит будущим разработкам системно интегрировать ценности городской культуры в пространство метрополитена, творчески передавая «дух места» художественными средствами. Кроме того, в дизайн-разработках произведений монументально-декоративного искусства, созданных для китайского метрополитена, будут широко использоваться такие цифровые и интеллектуальные технологии, как 3D-печать, цифровая проекция, интерактивные дисплеи и дополненная реальность (AR). Данные технологии не только усилят динамику восприятия монументальных произведений, но и обеспечат пассажирам захватывающий когнитивный опыт, интегрируя изобразительное искусство и технологии и активно формируя современные интерактивные общественные пространства.

По мере развития китайских производственных технологий и расширения международного сотрудничества в области разработки и строительства метрополитена монументальное декоративное искусство Китая постепенно будет оказывать всестороннее влияние на создание линий метрополитена в других странах. Например, в дизайн-проект станции московского метрополитена «Мичуринский проспект» органично вписались элементы китайской орнаментики, что подтверждает успешное применение национальных мотивов в оформлении российских станций метро. Такое трансграничное сотрудничество не только демонстрирует техническую мощь Китая в области инженерных технологий, но и отражает глобальное культурное влияние китайских художественных концепций на развитие мирового монументального декоративного искусства.

В настоящее время Китай в сотрудничестве с Сербией, Алжиром,

Египтом, Саудовской Аравией, Таиландом, Пакистаном и другими странами уделяет основное внимание техническим аспектам строительства метрополитена, однако в будущем ожидается широкое внедрение произведений китайского монументального декоративного искусства в эти международные проекты. Данная творческая инициатива позволит постепенно интегрировать элементы китайской культуры в глобальную систему изобразительного искусства, что не только укрепит собственные позиции «мягкой культурной силы» Китая, но и будет способствовать глобальному развитию искусства оформления метрополитена, а также укрепит международный межкультурный обмен и расширит интернациональное творческое сотрудничество архитекторов, художников и дизайнеров.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Sun Jin, Lin Baogang. Study on subway public art based on space atmosphere a case study of Xi'an subway public art and design. *Architecture & culture*, 2014. №11, PP107- 109.
2. Sun Chi, Wang Xiao. Analysis of the public art of urban subway space // *Design*, 2015. Volume 17, PP128-129.
3. Zhang, Lili. Public art management in metro spaces // *Public art*. 2019, Volume 5, 43p.
4. Lu Hui. Research on the application of ceramic murals in metro environment space // *Chinese Ceramics*. 2008, Volume 3, PP 75-77.
5. Wang Chuntao, Zhang Saiyong. Research on the innovation of mural materials and modeling language in subway public art // *Art Work*, 2017 Volume 3, PP 88-91.
6. Sun Jing, Lin Baogang. Research on the application of public art in creating the spatial atmosphere of subway stations: A case study of Xi'an Metro Line 2 // *Architecture and Culture*, 2014. Volume 11, PP 107-109.
7. Zhang Lili. Research on subway public space design and management/ PhD Shanghai University, 2013.208p.
8. Tang Yali. Subway·Public Art·Symbol--Theory of Designing Regional Artistic Symbols in Subway Space/ Beijing: China Architecture & Building Press, 2018.-100p.
9. Декоративная живопись / С. С. Алексеев. - Москва : изд-во и тип. Изд-ва Акад. архитектуры СССР, 1949. - 112 с.
10. Дрёмина О.Ю.. Художественная керамика в убранстве московского метрополитена. Проблемы стилового развития. Российский государственный художественно-промышленный университет им.С.Г.Строганова , 2008. с.174.
11. Дубровский, Ю. В. Свет Как Инструмент Формообразования Архитектуры Московского Метрополитена. *Архитектура И Современные Информационные Технологии*, № 4 ,2016. С136–56.

12. Викторovich Д. Ю. Декоративные формы московского метрополитена (к проблеме движения в архитектуре) // *Architecture and Modern Information Technologies*. 2016. № 2 (35). С. 17.
13. Carmody, John. *Underground Building Design: Commercial and Institutional Structures*. New York: Van Nostrand Reinhold Co., 1983.
14. Bloodworth S, Ayres W S. *Along the way: MTA arts for transit/ The Monacelli Press*, 2006.240p.
15. Powell K. *The Jubilee Line extension / K. Powell*, London : Laurence King, 2000. 218 с.
16. Theresa Erin Enright. *Art in transit: Mobility, aesthetics and urban development // Urban Studies*. 2023. № 1 (60). PP. 67–84.
17. Enright T. *A Platform for Art: Infrastructural Citizenship Beyond Monumentality in Toronto's Transit Art // Antipode*. 2023 Volume 2 (55), PP 373–392.
18. Ruckle, Chelsea .*The Gaze and the Glance in Transitional Spaces: Public Art in Toronto's Sheppard Line Stations*.Carleton University .2011.
19. Сафина Г.Л., Рожков А.Н., and МЫЛЬНИКОВ А. М.. О строительстве московского метрополитена // *Инженерный вестник Дона*. №. 4 (100), 2023. С. 39-48.
20. Романов А. А.. *Московское метро - начало истории // Вестник университета*. №. 4, 2012. С. 294.
21. John Glover. *London's Underground*. – Shepperton: Ian Allan Publishing, 2015. –160p.
22. Peter Clark. *The Cambridge History of Britain II*. – Cambridge University Press, 2008, – 650p.
23. Michael Ball & David Sunderland, *An Economic History of London,1800-1914*, Routledge,2002, – 245 p.

24. Ефремова Мария Григорьевна. "Историко-культурные аспекты строительства первой очереди Московского метрополитена" Общество: философия, история, культура. 2020, №. 1 (69). С. 97-103.
25. Котляр О.А. Особенности конструкций станций первой очереди Московского метрополитена // Наука, образование и экспериментальное проектирование. Труды МАРХИ: материалы международной научно-практической конференции / пред. редкол. Д.О. Швидковский. М., 2014. С. 500.
26. Приведено по: Ефремова М.Г. Страницы истории строительства Московского метрополитена (к 75-летию пуска первой очереди метро) // Социогуманитарные проблемы строительного комплекса: труды VI Международной и VIII Всероссийской научно-практической конференции / под науч. ред. З.И. Ивановой [и др.]. М., 2010. Т. 2. С. 41-42.
27. Hua, Shuhua. Historical process and general law of world urbanisation and so on // Hei Long Jiang Province Historical Journal. 2009, Volume 5, p27.
28. Cao Xiaoshu, Lin Qiang. History and pattern of metro development in world cities // Journal of Geography. 2008, Volume 12, PP1257-1267.
29. World's Main Subway Systems, c2020 // The Geography of Transport Systems – URL: <https://transportgeography.org/contents/chapter8/urban-mobility/global-subway-systems/> (Дата обращения: 31.10.2023)
30. Смирнова, С. Е. Архитектура станций петербургского метрополитена: проблемы стиля и взаимодействия искусств: диссертация ... кандидата искусствоведения: 17.00.04 / Смирнова Светлана Евгеньевна ; . – Санкт-Петербург, 2017. – 413 с.
31. Zhao Nansheng. Habitat in Mobility - A Tour of Metro Public Art // Public Art. 2009, Volume 12, PP 9-10.
32. Sun Jing. Research on the Expression of Spatial Characteristics of Metro Station Based on Regional Culture. – Xi'an: Xi'an University of Architecture and Technology. 2018. – 305p.

33. Kenneth Powell. Translated by Wu Chen. London Underground – Silver Jubilee Extension. – Beijing: China Construction Industry Press, 2008, p11.
34. Sun Jing. Research on the expression of subway space characteristics based on regional culture/Doctoral dissertation in architecture—China; Xi'an University of Architecture and Technology. P 51.
35. Cao Xinfu, The First Subway in Continental Europe - Budapest Line 1 // Traffic and Transportation. 2000, Volume 1, p33.
36. Zhao Quanquan. Paris metro entrances and Art Nouveau styles // World Fine Arts. 2017, Volume 1, C. 98-106.
37. Габричевский А.Г. Пространство и масса в архитектуре / А.Г. Габричевский. – Москва: [б. и.], 1923. – 21 с.
38. Селиванова А. Н. Постконструктивизм: власть и архитектура в 1930-е годы в СССР: [монография] / А. Н. Селиванова, Москва: БуксМАрт, 2018. 318 с.
39. Александр Зиновьев. Текст и иллюстрации Сталинское метро: роскошь и идеология // Arzamas.academy. – URL: <https://arzamas.academy/materials/1973> (дата обращения: 10.25.2023)
40. И. Ильф, Е. Петров. Метрополитеновы предки. — в кн.: Дни и годы Метростроя. М., «Московский рабочий». 1981. С.27.
41. Ефремова Мария Григорьевна. Историко-культурные аспекты строительства первой очереди Московского метрополитена // Общество: философия, история, культура. №. 1 (69), 2020. С. 97-103.
42. Петренко С. Д.. Принципы организации синтеза монументальных искусств в архитектуре СССР (1920-80-е гг.) // декоративное искусство и предметно-пространственная среда. вестник РГХПУ им. С. Г. Строганова. 2017. № 3.
43. Смирнова С. Е. Архитектура станций петербургского метрополитена. Проблемы стиля и взаимодействия искусств: автореферат дис. ... кандидата искусствоведения: 17.00.04 // 2017.с.36.

44. П. Ракитин. Московский метрополитен: метро под ред., Москва: Интеррос, 2005. 263 с.
45. Александрович И. М. Историко-художественные предпосылки в советском монументальном мозаичном искусстве // Журнал Института Наследия. 2021. № 2 (25). С. 51–61.
46. Смирнова С. Е. Архитектура станций петербургского метрополитена: проблемы стиля и взаимодействия искусств: диссертация ... кандидата искусствоведения: 17.00.04 2017. – 413с.
47. Ложкин А. Ю. Модернизм // Большая российская энциклопедия: научно-образовательный портал – URL: <https://bigenc.ru/c/modernizm-v-arkhitecture-a7c4f9/?v=6825544>. – Дата публикации: 24.10.2022. – Дата обновления: 03.04.2023
48. Fu Xiaojuan, Sun Minghui. Analysis of modern architectural design // Popular Literature and Art, 2010, Volume 12, p 91.
49. Смирнова, С. Е. Синтез искусств в архитектурном решении станций Фрунзенско-Приморской линии Петербургского метрополитена / С. Е. Смирнова // Архитектон: известия вузов. – 2015. – № 1(49). – С. 13.
50. Есаулов Г., Есаулова Л. Современная архитектура в России: опыт тридцатилетия // Scientific journal “ACADEMIA. ARCHITECTURE AND CONSTRUCTION”. 2023. № 4. С. 14–25.
51. Рельская, О. В. Постмодернизм / О. В. Орельская, А. А. Худин. – Н. Новгород: ООО «БегемотНН», 2019. – 240 с.
52. De la Fuente E. Neomodernism: The Sociology of a Style Contact // Conference TASA: Australian Sociological Association Conference – 2013 [Электронный ресурс]: URL: https://www.researchgate.net/publication/291775406_Neomodernism_the_sociology_of_a_style (дата обращения: 14.04.2019).
53. Shu Yun. Birth of New China's First Subway // Party History Exposition, 2022, Volume 4, p 61.

54. Главное управление Государственного совета . Уведомление Главного управления Госсовета о приостановке утверждения проектов городских подземных скоростных транзитов // Правительственный сайт Китая. – URL: https://www.gov.cn/xinwen/2023-01/20/content_5738226.htm (Дата обращения: 1.30.2024)
55. Huan Yong, Liu Jianyou, Guo Zhibo, The fireworks historical level development direction of China's subway design concept // Railway Standard Design, 2023, Volume 6, p126.
56. Обзор эксплуатационных данных городского железнодорожного транспорта на 2022 год. Министерство транспорта // Правительственный сайт Китая. – URL: https://www.gov.cn/xinwen/2023-01/20/content_5738226.htm (Дата обращения: 1.30.2024)
57. An Jing. Historical Transformation and Contemporary Enabling of National Cultural Symbols in Beijing Subway Public Art // Beauty & Times (above), 2015, Volume 3, p13.
58. Ван, Ю. Роль искусства общественных пространств метрополитена в формировании и укреплении брендинга города / Ю. Ван // Актуальные проблемы развития экономики и управления в современных условиях : Сборник материалов VI Международной научно-практической конференции, Москва, 29 ноября 2023 года. – Москва: Московский экономический институт, 2023. – С. 696-701
59. Zhang Lili. Research on Design Management of Metro Public Space // Shanghai University, PhD Thesis in Fine Arts (Urban Public Art). 2013, – 222p.
60. Lu Bin, Yu Qiyao. The Necessity of Public Art Intervention in Subway Space and Its Principles // Journal of Hubei Academy of Fine Arts. 2013, Volume 4, – p14.
61. Long Zhou, Yu Hong, Yan Yu. Cultural city for a better life . Yunnan Daily, 4 апреля 2023 г.
62. Frederick Steiner. The Living Landscape: An Ecological Approach to Landscape Planning. McGraw-Hill. 2006, PP 3-6.

63. Sun Yuan. A study of regional decoration in the interior space design of subway stations // Xi'an University of Architecture and Technology, Master's thesis in art and design, 2015.
64. Meng T. Urban underlining: metro cultural corridors and the overall construction of the city // World Architecture. 2015, Volume 11, – p 109.
65. Wu Zheng. Research on integrated surface and underground design of transportation nodes in central urban areas. – Beijing: Beijing University of Technology, 2013. – p 89.
66. Feng Dong. Research on the integration of mural design in subway public spaces and urban culture // Art Education Research. 2022, Volume 8, p 84.
67. Liu Yang. Create a new picture: a new decorative meaning of contemporary subway murals // Beauty and Times. 2022, Volume 12, – p 77.
68. Liu Guoming. Functional study of urban sculpture // Art History. 2021, - Volume. 2. – p 36 .
69. Всероссийская научно-практическая конференция «ДИСК2023»: сборник материалов Часть 4. – М.: ФГБОУ ВО «РГУ им.А.Н. Косыгина», 2023. С.71-74.
70. Yang Sho, Qi Annan A new media turn of subway public art from the perspective of cross-border // Literary Life. 2021, Volume 6, – PP 285-286.
71. Ю. Ван, Д. Г. Ткач, Ф. Лю, Х. У . Особенности применения нового медиаискусства при проектировании общественного пространства метрополитена / // Декоративное искусство и предметно-пространственная среда. Вестник РГХПУ им. С.Г. Строганова. – 2023. – № 2-2. – С. 214-223.
72. Ван, Ю. Современный инновационный дизайн и применение традиционных китайских фресок / Ю. Ван, Д. Г. Ткач // Современный дизайн и проблемы высшей школы дизайна : Сборник материалов VIII международной научно-практической конференции, Москва, 20 мая 2022 года / Под общей редакцией О.Г. Яцюк. – Москва: Союз дизайнеров России, Автономная некоммерческая организация высшего образования "Национальный институт дизайна", 2022. – С. 33-38.

73. Zhai Xiaobing, Beijing subway murals and the development trend of contemporary Chinese mural art // *Literary Controversy*. 2017, Volume 8, PP194-197.
74. Юйси, В. Современные методы проектирования монументальной скульптуры // От учителя к ученику. Проблемы и перспективы преподавания творческих дисциплин в вузах дизайна и прикладного искусства : Сборник материалов межвузовского научно-практического круглого стола, посвященного памяти Бесчастнова Николая Петровича, Москва, 29–30 мая 2023 года. – Москва: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Российский государственный университет имени А.Н. Косыгина (Технологии. Дизайн. Искусство)", 2023. – С. 18-22.
75. Li Lin. On the application of parametric design in the field of public art // *Western Leather*. 2020. Volume 16. - PP 46-47.
76. Ван Юйси, Лю Фан. Применение компьютерного проектирования в дизайне городской скульптуры / Ф. Лю, Ю. Ван // Современные тенденции компьютерного проектирования орнамента : сборник материалов Всероссийского Круглого стола с международным участием, Москва, 25 октября 2023 года. – Москва: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Российский государственный университет имени А.Н. Косыгина (Технологии. Дизайн. Искусство)", 2023. – С. 112-114.
77. Han dongqing, Feng jinlong. Integrated urban-architectural design. – Southeast University Press. 1999. – 175p.
78. Wu Dingyu, Su Chen. From art-decoration space to art-activation space: thirty years of development and evolution of Beijing subway public art// *Urban Railway Transportation Research*, 2015. Volume 4, - P1-4
79. Ван Юйси, Ткач Д.Г.. Применение цифровых технологий в дизайне общественных пространств метро Китая // Всероссийская научно-

- практическая конференция «ДИСК – 2023»: сборник материалов Часть 4. – М.: ФГБОУ ВО «РГУ им.А.Н. Косыгина», 2023. С.71-74.
80. Li Yumin, Zhai Qibing, A study of image narratives of public space art in Chengdu subway in the context of regional culture // Design Art Research. 2023, Volume 8. – P 38.
 81. Yin Z, Zhu Mingjian. Unique Underground “City Scenery” – The “Locality” of Metro Public Art. Journal of Hubei Academy of Fine Arts. 2019 , Volume 3. – PP117-120 .
 82. Shih Fei, Gao Caichi, Meng Lu, et al. The origin of spatial narrative method and its application in urban research // International Urban Planning. 2014, Volume 29 (6). – P 125.
 83. Zeng Zheng, Research on digital art design strategy of subway under the perspective of spatial narrative // Art and Design (Theory). 2023, Volume 11. – PP 99-100.
 84. Huang Mengjiao. Research on Narrative Strategies of Protective Urban Design of Traditional Neighborhoods in Suzhou Ancient City---Taking No. 7, 8 and 9 Neighborhoods of Ancient City as an Example // Suzhou: Suzhou University of Science and Technology, Master of Engineering Thesis. 2018. – p 101.
 85. Zhao Bi. Behavioral research methods and their application to holistic living electricity scene // Furniture and Interior Decoration. 2022, Volume 12. – PP 82-87.
 86. Lu Shao Ming. Architectural experience - a story in space. – Beijing: China Architecture Industry Press. 2018. – PP 38- 39.
 - 87.. Xiao Jing, Cao Ke. Story narrative space - the application of narrative techniques in spatial planning for the defense of the famous city // Planner. 2013, Volume 12. – PP 98-103.
 88. Tang Xiaoying, Mo Qiling, Dong Bowen, Li Wanying, Huang Minzuo. Research on the aesthetics of interactive narratives in museums in the context of digitization. – Wuhan: Wuhan University Press . 2021. – 179p.

89. Zeng Zheng, Exploring the digital art design strategy of subway from the perspective of spatial narrative // *Art and Design (Theory)*. 2023, Volume 11. – PP 99-101.
90. Гидион, З. Пространство, время, архитектура / З. Гидион, сокр. перевод с нем. М. В. Леонене, И. Л. Черня, науч. ред. Д. Г. Копелянский. – М.: Стройиздат, 1975. 567 с
91. Dong H. Art for Life: Art for Life - Public Artworks and Passenger Psychology in Metro // *Shanghai Artists*. 2004, Volume 3. – PP 36-37.
92. Shen Yusheng. Culture and Art of the subway . – Beijing: China Railway Publishing House. 2015. – 284p.
93. Shu Y. Ecological art design of urban underground space. – Shanghai: Tongji University Publishing House. 2015. – 260p.
94. Мозаики станции «Нагатинский затон»: автор панно рассказал о работе над проектом. //Архсовет Москвы – URL: <https://archsovet.msk.ru/article/ot-pervogo-lica/mozaiki-stancii-nagatinskiy-zaton-avtor-panno-rasskazal-o-rabote-nad-proektom>. (дата обращения: 16.02.2024).
95. О чём молчат рыбы // VK Электронный ресурс]. – URL: https://vk.com/@moe_metro-chem-molchat-ryby (дата обращения: 16.02.2024).
96. Li Xiaomei Dynamics, Metaphor and Ascension - Narrative Design in Visual Communication // *Decoration*. 2021, Volume 9. – PP 29-33
97. Yang Xiao, Zhang Ting. Development and Evolution of Public Art Forms in Contemporary Urban Subways // *Journal of Beijing Architecture University*. 2017, Volume 6. – P 7.
98. Sun Jing, Lin Baogang. The humanistic value of urban public culture in urban development and its realization // *Lanzhou Journal*. 2016, Volume 11. – PP115-116.
99. Bian Min. Urban Culture and Regional Culture // *Reading River Journal*. 2011, Volume 2. – P 39.

100. Edited by the Editorial Board of Art View. China Art Education Academic Series , The Chinese fine arts education academic symposium The architecture and environmental art volume 2. – Liaoning: Liaoning Art Publishing House, 2016. p 456
101. Екатерина Виславская, На Большой кольцевой линии метро Москвы взлетели ковер-самолет и интернет — URL: <https://360tv.ru/tekst/transport/na-bolshoj-koltsevoj-linii-metro-moskvy-vzleteli-kover-samolet-i-internet/>(дата обращения: 08.03.2023).
102. Большая кольцевая линия Рижская // Наш транспорт — URL: https://www.nashtransport.ru/russia/moscow/metro/lines/line_11/rizhskaya/ (дата обращения: 06.03.2023).
103. Ван Юйси, Д. Г. Ткач, Ф. Лю, Х. У Особенности применения нового медиаискусства при проектировании общественного пространства метрополитена // Декоративное искусство и предметно-пространственная среда. Вестник РГХПУ им. С.Г. Строганова. – 2023. – № 2-2. – С. 214-223.
104. Mo Fei, Li Xiaofeng, Xia Haishan. On the function and aesthetics of metro public art materials // Journal of Shenyang Architecture University (Social Science Edition). 2015, Volume 3. – P 188.
105. У Хунчан , Д.Г. Ткач , Ван Юйси. Керамические полихромные фрески «Сань-Цай» в художественном оформлении интерьера.// декоративное искусство и предметно-пространственная среда.// – 2023. . – №2. – С. 115-125.
106. Архитекторы самых красивых новых станций Большой кольцевой линии метро — от идеи к реализации.
https://www.mos.ru/news/item/108915073/?utm_source=search&utm_term=serp
107. Pu Anguo. Furniture Decoration Art of the Ming and Qing Dynasties Atlas - - Publisher. Zhejiang Photography Press. 2001. – 218 p.
108. Yin Wei, Yin Feiran. Chinese Longevity Culture. – Yunnan People's Publishing House. 2005. – 212 p.

109. Ван, Ю. Омофония в современном дизайне китайской упаковки // Социально-гуманитарные проблемы образования и профессиональной самореализации (Социальный инженер-2022) : сборник материалов Всероссийской научной конференции молодых исследователей с международным участием, Том 10. – Москва: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "РГУ имени А.Н. Косыгина (Технологии. Дизайн. Искусство)", 2022. – С. 99-102.
110. Ван, Ю. Этапы развития и современные тенденции дизайна декоративных панно китайского метрополитена / Ю. Ван, Д. Г. Ткач // Декоративное искусство и предметно-пространственная среда. Вестник РГХПУ им. С.Г. Строганова. – 2023. – № 4-3. – С. 339-349.
111. Всероссийская научно-практическая конференция «ДИСК2023»: сборник материалов Часть 4. – М.: ФГБОУ ВО «РГУ им.А.Н. Косыгина», 2023. С.71-74.
112. Свет, индивидуальность, целостность: как возникла современная архитектура московского метро // Официальный портал Мэра и Правительства Москвы. 16 апреля 2021. – URL: <https://www.mos.ru/news/item/89475073/> (Дата обращения: 20.05.2024)
113. Мифология подземного города: как создается дизайн станций московского метро. московские сезоны. московские ярмарки государственное бюджетное учреждение // – URL: <https://moscowseasons.com/articles/mifologiiia-podzemnogo-goroda-kak-sozdaetsia-dizain-stantsii-moskovskogo-metro//> (Дата обращения: 20.05.2024)
114. Таранов, Зеленин. Освещение и облицовка станций метро // Строительство Москвы. – 1934. – № 1. – С. 25
115. Объявлены победители первого открытого международного архитектурного конкурса на оформление станций Московского метро // Комплекс градостроительной политики и строительства города Москвы. – URL: https://stroim.mos.ru/press_releases/obyavleny-pobediteli-pervogo-

- otkrytogo-mezhdunarodnogo-arhitekturnogo-konkursa-na-oformlenie-stancii-moskovskogo-metro. (Дата обращения: 20.05.2024)
116. Конкурс на разработку архитектурного облика станций Московского метрополитена: «Остров мечты» и «Загорье» // Архитектура и проектирование. – URL: <https://totalarch.com/metro-dream-island-zagorye-competition>(Дата обращения: 20.03.2024)
 117. KVentz. Часть первая: история проектов московского метро // LiveJournal . – URL: <https://kventz.livejournal.com/169350.html> (Дата обращения: 28.05.2024)
 118. Любовь Проценко. Главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов: Мой личный рейтинг лучших станций Большой кольцевой линии / Любовь Проценко // Российская газета - Столичный выпуск: № 89 (9034). 2023.
 119. Мозаики станции «Нагатинский затон»: автор панно рассказал о работе над проектом // Архсовет Москвы. <https://archsovet.msk.ru/article/ot-pervogo-lica/mozaiki-stancii-nagatinskiy-zaton-avtor-panno-rasskazal-o-rabote-nad-proektom>
 120. Zhang Lili. Research on Design Management of Metro Public Space. // Shanghai: Shanghai University. Doctoral Dissertation in Fine Arts (Urban Public Art). 2013. – 222p.
 121. Meng Manping. Public Art Models for Urban Underground Rail Transit // China Construction. 2023, Volume 5. – P 94.
 122. Объявление о проведении конкурса на художественные решения для 12 и 13 линий Шэньчжэньского метрополитена// Пекинская центральная академия городского общественного искусства. – URL: http://publicart.net.cn/zx_detail0.html (Дата обращения: 19.05.2024)
 123. Станция «Парк Цзинъю» 3-й линии харбинского метро. //Sohu Life. 15.10.2023. – URL: https://www.sohu.com/a/728469128_172952(Дата обращения: 19.05.2024)
 124. Xu Jinxing and Huang Minglan. Luoyang city cultural relics journal // Luoyang: Yu Xi Newspaper Printing House. 1985. pp. 1-2.

125. Zhu Liang. Briefing Notes on the Excavation of the Yingtianmen Site in Dongdu, Sui and Tang dynasties // *Zhongyuan Cultural Relics*. 1988, Volume 3. – PP 22-24.
126. Ding Yuguo, Research on tourism development issues in Luoyang City // *West Tourism*. 2022, Volume 11. – PP 16-18.
127. Wu Tao. The eastern capital of Luoyang in the Sheng Tang period // *Journal of Zhengzhou University*. 1992, Volume 6. – PP 54-64.
128. Tian Kewen, The ideological interpretation of China's musical rules in ancient ritual concerns // *Northern Music*. 2024, Volume 1. – PP 7-15.
129. Lin Jinbo. From Ritual to Politics - An Analysis of the Aesthetics of Political Ritual in Early China // *Beauty & Times*. 2019. Volume 5. – PP 125-128.
130. Xu Kun, Du Yang. Dissemination and integration: a study of the cultural communication of polo in the Tang Dynasty // *Paper Series of the 31st Chinese Colleges and Universities Athletics Research Paper Presentation Conference*. 2023. – PP74-76.
131. Wang Junqi. Dissemination and acceptance of sports culture in the Tang Dynasty // *Zhejiang Sports Science*. 2011, Volume 2. – PP 110-112.
132. Fei Xikuan. On the Influence of Tubo Culture on Tang People - From Polo and Tubo Makeup // *Journal of Longdong College*. 2018,29(04):74-77.
133. Wu Zhao, Liu Dongsheng. A Brief Commentary on the History of Chinese Music. People's Music Publishing Press. 1993. – 428p.
134. Park Hongxiu. A Study of Tang Dynasty Poetry in the Cultural Canon of Music. – Nanjing University Press, 2014. – 220 p.
135. Sun Jinan and Zhou Zhuquan. Compendium of the General History of Chinese Music. – Shandong Education Press. 1993. – 624 p.
136. Gong Xue, An analysis of the phenomenon of the heyday of ancient Chinese dance in the Tang Dynasty // *Ancient and Modern Literature and Creativity*. 2023, Volume 4. – PP 100-102.

137. Gu Wenyan, Diffusibility and continuity of hu xuan dance in the Tang Dynasty // Shang Dance, 2022, Volume 3. – P43.
138. Lu Minghua, Tang Sancai Atlas. – Shanghai: Shanghai Fine Arts Publishing House. 1998. – 16 p.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Анкета

А-1. Оценка психологического влияния пространства

Основная информация

Пол.: ☐Мужчина ☐Женщина

Возраст: ☐18-24 ☐25-34 ☐35-44 ☐45-54 ☐55 и старше

Как часто вы пользуетесь метро?

☐ Каждый день ☐ Каждую неделю ☐ Каждый месяц ☐ Иногда

1. Какие эмоции вы обычно испытываете в наземном и подземном пространстве?(выберите один)

☐Тревожный ☐Нейтральный ☐Расслабленный

Подземное пространство:

☐Тревожный ☐Нейтральный ☐Расслабленный

2. Как бы вы оценили комфортность обстановки в наземном и подземном пространстве?

Наземное пространство:

☐Очень неудобно ☐Скорее неудобно ☐Нейтрально ☐Скорее комфортно ☐Очень комфортно

Подземное пространство:

☐Очень неудобно ☐Скорее неудобно ☐Нейтрально ☐Скорее комфортно ☐Очень комфортно

3. Как вы относитесь к доступности надземного и подземного пространства?

Наземное пространство:

☐Очень неудобно ☐Довольно неудобно ☐Нейтрально ☐Скорее удобно ☐Очень удобно

Подземное пространство:

☐Очень неудобно ☐Довольно неудобно ☐Нейтрально ☐Скорее удобно ☐Очень удобно

4. Что вы думаете об узнаваемости окружающей среды в наземном и подземном пространстве?(например, вывесках, художественных декоративных объектах и т. д.)?

Наземное пространство:

☐ Очень плохо ☐ Скорее плохо ☐ Нейтрально ☐ Скорее хорошо ☐ Очень хорошо

Подземное пространство:

☐ Очень плохо ☐ Скорее плохо ☐ Нейтрально ☐ Скорее хорошо ☐ Очень хорошо

5. Как вы оцениваете чувство безопасности в наземном и подземном пространстве?

Наземное пространство:

☐ Очень низкое ☐ Низкое ☐ Среднее ☐ Высокое ☐ Очень высокое

Подземное пространство:

☐ Очень низкое ☐ Низкое ☐ Среднее ☐ Высокое ☐ Очень высокое

Дополнительные вопросы

- Вы испытываете какое-либо беспокойство или дискомфорт во время поездки на метро?
Если да, опишите причины.
- Какое сенсорное восприятие вы чаще всего ощущаете в пространстве метро?
- Какой вид транспорта вы предпочитаете: наземный или подземный? Почему?
- Как бы вы описали ваше общее впечатление от пространства метро?

А-2. Анкета о влиянии эмоций и внимания в различных пространствах станции метро

АНКЕТА О ВЛИЯНИИ ЭМОЦИЙ И ВНИМАНИЯ В РАЗЛИЧНЫХ ПРОСТРАНСТВАХ СТАНЦИИ МЕТРО

Здравствуйте! Я провожу исследование о влиянии различных пространств станции метро на эмоции и внимания пассажиров. Пожалуйста, оцените ваш опыт в различных пространствах метро, чтобы помочь мне понять, как эти пространства влияют на вас.

Пояснение:

Эмоции:  1 означает расслабление  5 означает тревогу

Внимание:  1 означает низкое  5 означает высокое

Пространство	Оценка эмоций (Расслабление → Тревога)					Оценка внимания (Низкое → Высокое)				
входная группа										
Переход										
Вестибюль										
Платформа										
Лестницы и эскалаторные спуски										

Дополнительные вопросы

- Вы часто пользуетесь этой станцией метро? (Да / Нет)
- Какие пространства, по вашему мнению, оказывают наибольшее влияние на ваши эмоции? Пожалуйста, кратко объясните.
- Какие пространства, по вашему мнению, больше всего отвлекают или концентрируют ваше внимание? Пожалуйста, кратко объясните.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Дипломы и сертификаты





ДИПЛОМ 1 место

Конкурс на лучший проект скульптурной композиции,
посвященной педагогам Воронежской области,
приуроченный к Году педагога и наставника.

выдан

ВИКТОРУ УВАРОВУ,
ЛЮ ФАН,
ВАН ЮЙСИ

г. Москва

г. ВОРОНЕЖ, 17.05.2023 г.

Главный врач Воронежского
офтальмологического центра
«Новые горизонты»

Р.В. Авдеев



Новые
Горизонты

СОЮЗ ВУДДЕЙСКИХ РОССИИ

СОЮЗ
ДИЗАЙНЕРОВ
РОССИИ
ASSOCIATION
OF DESIGNERS
OF RUSSIA

РОССИИ

БЮРО
деловых событий



МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ А.Н. КОСЫГИНА
(ТЕХНОЛОГИИ. ДИЗАЙН. ИСКУССТВО)

ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ МОЛОДЫХ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ
«Дизайн и искусство – стратегия
проектной культуры XXI века»
ДИСК-2022

ДИПЛОМ

ЛАУРЕАТА | СТЕПЕНИ
НАГРАЖДАЕТСЯ

Ван Юйси

Всероссийский форум молодых исследователей
«Дизайн и искусство – стратегия проектной культуры XXI века»
ДИСК-2022

**Всероссийский конкурс на лучшую научную работу в области
дизайна и искусства**
Номинация: «Фото»

НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ

Ткач Дмитрий Геннадиевич



Проректор по науке
и инновациям

А.В.Силаков
А.В.Силаков

ДИПЛОМ

участника выставки
ВЫПУСК '22

Парк «Зарядье»

10 сентября — 20 ноября 2022

Ван Юйси

Институт искусств Российского
государственного университета
имени А. Н. Косыгина



ЗАРЯДЬЕ

ГБУК г. Москвы ГМЗ «Царицыно»
 ФГБОУ ВО Российский государственный художественно-промышленный университет им.С.Г. Строганова
 В рамках художественно-выставочного проекта «Учителя и ученики. Диалог в искусстве»
 Международная художественная выставка - конкурс



ДИПЛОМ

І СТЕПЕНИ

награждается

Ван Юйси

за художественную работу «Белые ночи»
 руководитель Ткач Д.Г.

Проректор по научной и
 международной работе
 ФГБОУ ВО «РГХПУ
 им. С.Г. Строганова»
 Лаврентьев А.Н.

Сопредседатель
 Московского объединения
 художников
 Международного
 художественного фонда
 Комарова Л.А.

И.о. директора
 Института искусств
 ФГБОУ ВО
 «РГУ им. А.Н. Косыгина»
 Ковалева О.В.

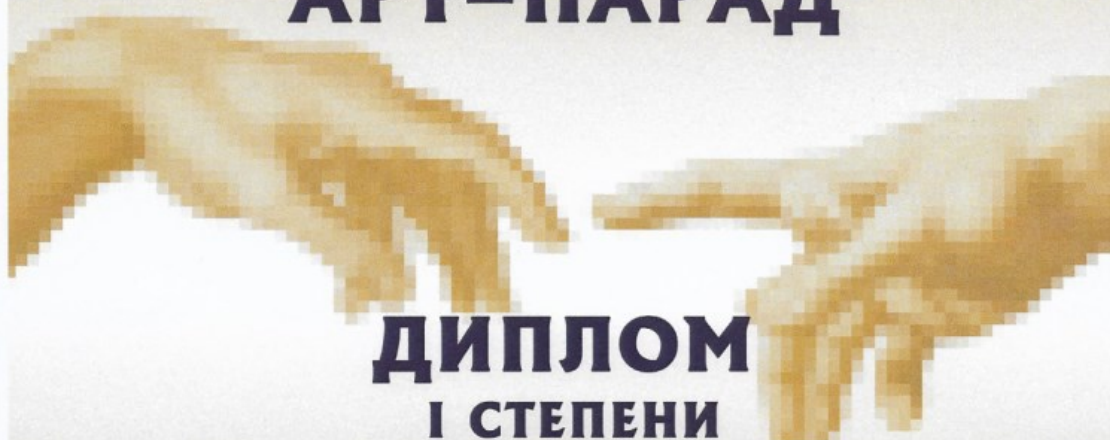
Заведующий кафедрой
 Рисунка и живописи
 Института искусств
 ФГБОУ ВО
 «РГУ им. А.Н. Косыгина»
 Ткач Д.Г.

Заведующая кафедрой
 «Дизайн-текстиль»
 ФГБОУ ВО «РГХПУ
 им. С.Г. Строганова»
 Полякова Е.В.

Г. МОСКВА, БОЛЬШОЙ ДВОРЕЦ МУЗЕЯ-ЗАПОВЕДНИКА «ЦАРИЦЫНО» 12.12.2023-28.01.2024

Международный художественный фонд
 ФГБОУ ВО Российский государственный университет им. А.Н. Косыгина (Технологии. Дизайн. Искусство)
 ФГБОУ ВО Московская государственная художественно-промышленная Академия им. С.Г. Строганова
 ФГБОУ ВО «Всероссийский государственный институт кинематографии имени С.А. Герасимова»

МЕЖДУНАРОДНАЯ ХУДОЖЕСТВЕННАЯ ВЫСТАВКА – КОНКУРС УЧИТЕЛЯ И УЧЕНИКИ 2022 АРТ-ПАРАД



ДИПЛОМ I СТЕПЕНИ

награждается

Ван Юйси

за художественную работу «Отдых»

Декан художественного
 факультета ФГБОУ ВО
 «ВГИК
 им. С.А. Герасимова»
 Архипов В.В.

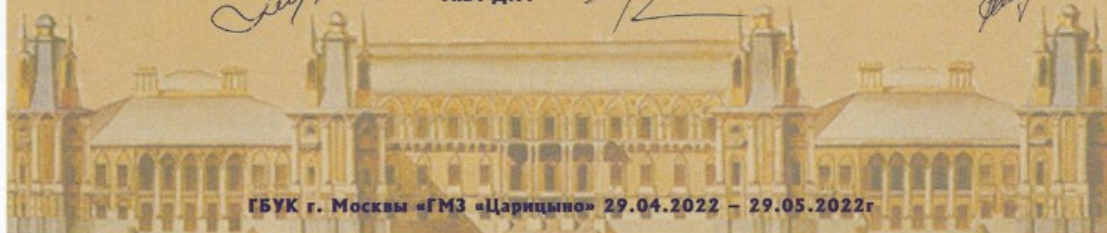
и.о. директора
 Института искусств
 ФГБОУ ВО
 «РГУ им. А.Н. Косыгина»
 Ковалева О.В.

Проректор по научной и
 международной работе
 ФГБОУ ВО «МГХПА
 им. С.Г. Строганова»
 Лаврентьев А.Н.

Заведующий кафедрой
 Рисунка и живописи
 Института искусств
 ФГБОУ ВО
 «РГУ им. А.Н. Косыгина»
 Ткач Д.Г.

Сопредседатель
 Московского объединения
 художников
 Международного
 художественного фонда
 Комарова Л. А.

Заведующая кафедрой
 «Дизайн-текстиль»
 ФГБОУ ВО «МГХПА
 им. С.Г. Строганова»
 Полякова Е. В.



ГБУК г. Москвы «ГМЗ «Царицыно» 29.04.2022 – 29.05.2022г



Галерея
Тушино

РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ХУДОЖЕСТВЕННО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМ. С.Г. СТРОГАНОВА

ГБУК Г. МОСКВЫ «МВЦ «ТУШИНО»



РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМ. А.Н. КОСЫГИНА

ХУБЭЙСКИЙ ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ ИНСТИТУТ

ДИПЛОМ ЛАУРЕАТА I СТЕПЕНИ

МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКИ-КОНКУРСА ВЗГЛЯД НА ВОСТОК

за работу «Отдых»
в номинации «Цифровая скульптура»
награждается

ВАН ЮЙСИ

научный руководитель: Д.Г. Ткач

Курасов Сергей Владимирович

Ректор РГХПУ им. С.Г. Строганова,
член-корреспондент РАХ,
профессор, доктор искусствоведения

Го Сяобинь

Доцент факультета
художественного образования
Хубэйского Художественного института,
член-корреспондент РАХ,
кандидат искусствоведения

Ромашко Евгений Викторович

Заведующий кафедрой
Академической живописи
РГХПУ им. С.Г. Строганова,
член-корреспондент РАХ, профессор,
кандидат педагогических наук

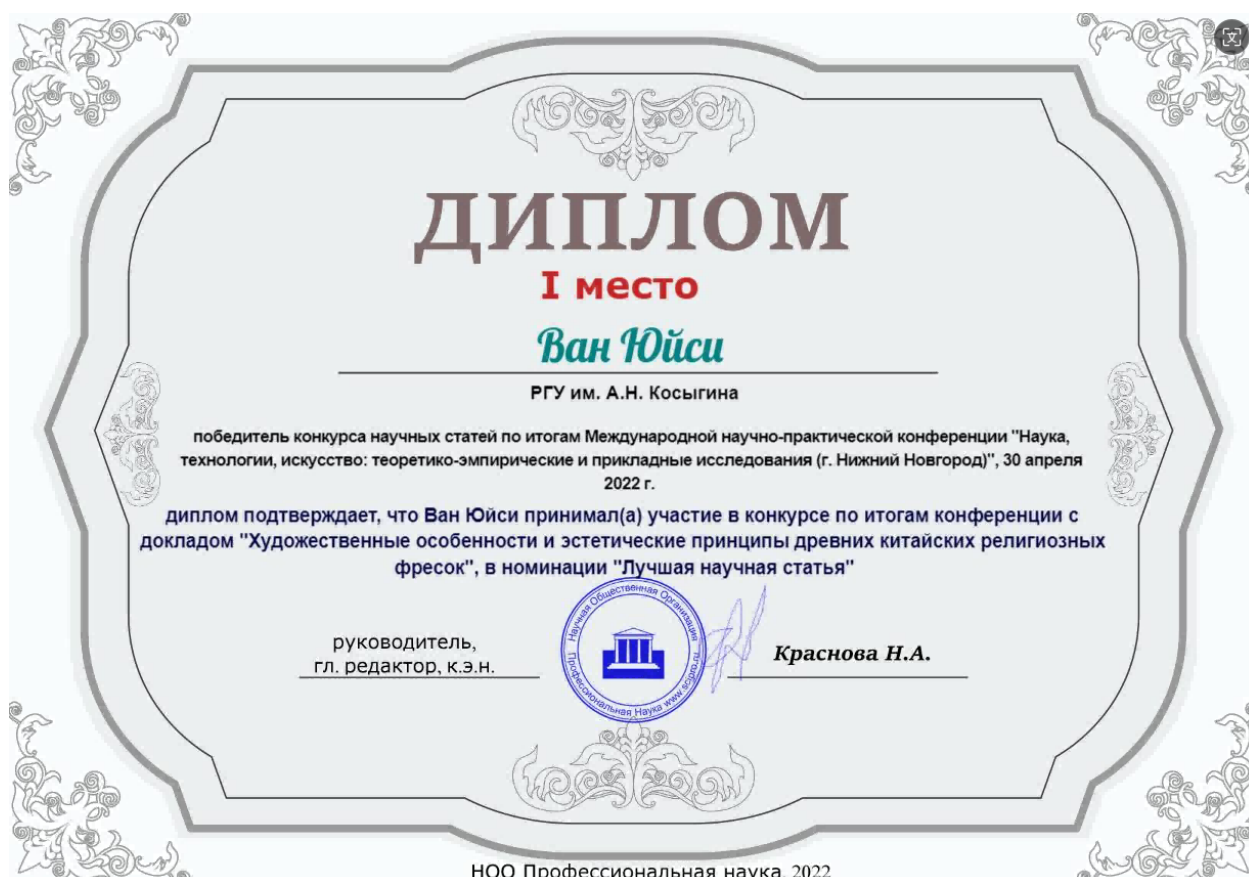
Ткач Дмитрий Геннадиевич

Заведующий кафедрой
Скульптура и живописи
Хубэйского Художественного института,
профессор, кандидат искусствоведения



Москва 2023







КОНЦЕПЦИИ
В СОВРЕМЕННОМ
ДИЗАЙНЕ

20
22

Российский государственный университет им. А.Н. Косыгина
(Технологии. Дизайн. Искусство)

Кафедра Графического дизайна и визуальных коммуникаций

СЕРТИФИКАТ

Настоящий сертификат выдан участнику IV Международной научной
онлайн-конференции «Концепции в современном дизайне» РГУ им. А.Н. Косыгина,
15 декабря 2022

Ван Ю.

**Современные тенденции в художественном оформлении
станций китайского метро**

Директор Института дизайна



ИНС→
ТИТУТ
ДИЗАЙ
НА:



Смирнова Л.П.

Москва, 2022



ДИПЛОМ

участника конференции

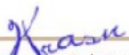
награждается | awarded to

Ван Юйси

Аспирант РГУ им. А.Н. Косыгина (Технологии. Дизайн. Искусство)

за активное участие в Международной научно-практической конференции «Наука, технологии, искусство: теоретико-эмпирические и прикладные исследования»,
30 апреля 2022 года, г. Нижний Новгород

сертификат подтверждает, что Ван Юйси принимал(а) участие 30 апреля 2022 года в работе конференции с докладом "Художественные особенности и эстетические принципы древних китайских религиозных фресок"


Краснова Н.А. | Krasnova N.
руководитель НОО
"Профессиональная наука",
председатель орг. комитета




Канаева Ю.О. | Kanaeva Yu.
зам. руководителя НОО
"Профессиональная наука",
секретарь орг. комитета



МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ им. А. Н. КОСЫГИНА
(ТЕХНОЛОГИИ. ДИЗАЙН. ИСКУССТВО)»

СЕРТИФИКАТ

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО

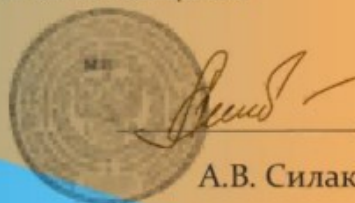
Ван Юйси

ПРИНЯЛ(А) УЧАСТИЕ ВО
ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
МОЛОДЫХ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ С МЕЖДУНАРОДНЫМ УЧАСТИЕМ
«СОЦИАЛЬНО-ГУМАНИТАРНЫЕ ПРОБЛЕМЫ
ОБРАЗОВАНИЯ И ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ САМОРЕАЛИЗАЦИИ»
«СОЦИАЛЬНЫЙ ИНЖЕНЕР-2022»

НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ

Ткач Д. Г.

Проректор по науке
и инновациям



А.В. Силаков

МОСКВА 2022

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Газетные сообщения о проектах социальной практики автора во время обучения в аспирантуре

При Гейдаре Алиеве в Азербайджане стартовали реальные реформы, пришли масштабные инвестиции Читайте на стр. 7

Пандемия закончилась, а коронавирус остался
Медики ждут новой волны заболеваемости. Читайте на стр. 10

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА

Основана в мае 1925 года

7 660 000

уникальных посетителей за минувшие сутки

Среда 10 мая Газета нашего города * Москва № 34-с (27482-с) 2023 год

По Красной площади без танков. Но с боевыми орденами



Чем нас удивил парад Победы - 2023.

Читайте на стр. 3



БЕЗ КОММЕНТАРИЙ

Первое фото Романа из «Коммунарки».

Роман КОСТОМАРОВ: Я справлюсь!

Евгений НЕСЫН

Олимпийский чемпион по фигурному катанию Роман Костомаров впервые с момента госпитализации из больницы обратился к своим подписчикам в социальных сетях.

Фигурист поблагодарил всех, кто переживал за него, молился и верил.

Продолжение на стр. 22

Прощай, холодный май!

Лилия СОКОЛЬНИКОВА

После самых долгих в этом веке майских заморозков в Москве потеплеет до +23.

Москва и область пережили самый долгий период майских заморозков в этом столетии! Арктическое вторжение нагрянуло в столицу к началу длинных выходных. В ночь на **субботу, 6 мая**, в столице подморозило до -1,5 градуса, а в подмосковных Клину и Черустьях до -5. И в следующие четыре ночи воздух остывал до отрицательных температур. В **понедельник, 7 мая** побит рекорд по холодам для этой даты за всю историю наблюдений за погодой: -4,2 градуса. Препятствием



минимум, -2,4 градуса, держался с 1953 года. Но тогда хотя бы о глобальном потеплении никто не говорил! Заморозки в Подмоскovie возможны и под утро 10 мая. Ничего подобного не случалось с начала XXI века, признают в Московском метеобюро. Бывало, что температура опускалась ниже нуля, но на одну-две ночи. А сейчас - пять суток подряд! Последний раз столь холодное начало мая в наших краях было в 1999 году, четверть века назад.

Но на этом - все. Погода в Москве налаживается. Уже **завтра** потеплеет до +20, а пятницу до +21 градуса. До конца рабочей недели будет солнечно и в основном сухо, только в четверг в некоторых районах Подмоскovie возможны неболь-

шие дожди. Ночных заморозков больше не предвидится. Самым теплым днем недели, по прогнозам Гидрометцентра, станет **суббота**, когда воздух прогреется до +23 градусов. Правда, небо затянут облака, пройдет небольшой дождь. В **воскресенье, 14 мая**, тоже пасмурно, с легким дождем, но тепло, +21 градус. Хорошая погода задержится в Москве надолго, порадовали синоптики центра «Фобос»: 20-градусное тепло никуда не денется до конца месяца!

Прогноз погоды на завтра читайте на стр. 23.

РАДИО КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА 97,2 FM

Покушение на Захара Прилепина



Все, что известно о подрыве писателя, в 17:00 и на стр. 5

radiokp.ru

Чем нас удивил парад Победы - 2023

Виктор БАРАНЕЦ, полковник в отставке, военный обозреватель «КП»

Все, кто смотрел парад Победы по телевидению или находился на гостевых трибунах, наверняка заметили, что в этом году главное военное действо на Красной площади 9 Мая заметно отличалось от предыдущих. Лично я таких важных отличий насчитал четыре. Вот они.

А ГДЕ ЖЕ САМОЛЕТЫ?

Если в прошлом году отмену воздушной части парада объясняли нелетной погодой (облачность и дождем), то в этом году даже при идеальной видимости «миллион на миллион» причин было две.

Во-первых, организаторы парада (помня о недавней атаке дронов на Кремль) решили не рисковать. Иными словами, не бывает 200-процентной гарантии террористической безопасности. А крылатые и винтокрылые машины должны были идти над Москвой на высоте не больше километра. И дело тут не столько в страхе за боевую крылатую машину, сколько за то, что она полетит над жилыми домами. Такой риск, даже если он составляет малую долю вероятности, никому не нужен.

Ну а во-вторых, нашей боевой авиации сейчас не до парадов. На фронтах работы много. Тем более что украинские войска все активнее готовятся к давно обещанному «контрнаступлению», а наши ВКС в последние дни с невиданной ранее активностью ломают замыслы противника - бьют по скоплениям его боевой техники, по складам боеприпасов и базам горючего.

ВЗГЛЯД С ФРОНТА

Александр КОЦ, военкор «КП»

Как смотрелось празднование Дня Победы на Красной площади из окопов в зоне спецоперации.

Помоему, очень достойный парад для страны, ведущей боевые действия.

Признаюсь, я опасался, что по брусчатке поедут невиданные в зоне СВО образцы техники, что по Красной площади прогонят танки и бронетранспортеры, так необходимые в зоне боевых действий...

По Красной площади без танков. Но с боевыми орденами

БРОНЯ НУЖНА НА ПОЛЕ БОЯ

Есть аналогичные причины, объясняющие и то, почему на этот раз на параде мы не увидели танков, боевых машин пехоты, реактивных систем залпового огня или оперативно-тактических ракетных комплексов. Они тоже гораздо нужнее сегодня на поле боя.

Кто-то обязательно ехидно заметит: «Что, уже и десанта танков нельзя было найти для парада? Сейчас, когда противник приготовил для наступления целые орды натовской брони, у

молодого бойца», постреливая по супостату с закрытых позиций и отрабатывая свои командирские навыки. Это своего рода танк-управленец, который должен уметь направлять действия других боевых машин, находящихся с ним в одной сети. В любом случае «Армады» тоже в зоне СВО. И это правильно.

ШАГАЛИ УЧАСТНИКИ СВО

Еще одна прелюбопытная деталь бросилась мне в глаза - необычайно большое количество молодых и уже немало послуживших

Кстати, впервые были приглашены на парад Победы и ветераны боевых действий из донецкого и луганского корпусов, добровольцы и бойцы казачьих войск. Впервые живьем увидели парад Победы их сыновья и дочери. Конечно, с гостевых трибун.

ИЗВИНИТЕ ДАМЫ, СЕГОДНЯ БЕЗ ДУХОВ

Я не раз был и участником, и гостем таких парадов. И не могу припомнить случая, когда бы так плотно и щепетильно



Эти brave парни в оранжевых беретах - бойцы МЧС. А всего у стен Кремля печатали шаг 30 парадных расчетов - от юных суворовцев до усатых казаков.

наших командиров каждая боевая машина на счету. А еще сотни наших танков (Т-72Б3 и Т-90) проходят экстренную модернизацию с учетом боевого опыта, полученного в Донбассе. Им усиливают защиту от противотанковых ракет противника и его беспилотников (ведь такого опыта до СВО не было ни у кого в мире).

Ну а что касается нашей новейшей техники «Армада» (Т-14), то он прямо сейчас проходит «курс

офицеров-орденоносцев, шагавших в парадном строю частей и академий. Орден Мужества - через одного. Нередко мелькали и Золотые Звезды Героев России. Эти награды были добыты «становым хребтом» нашей армии во время спецоперации. Такие ордена и звезды, как правило, дают за реальные подвиги в бою, часто с пролитой кровью, а не за тыловую, штабную службу. А в парадных коробках было 530 участников СВО!

работали люди, обеспечивавшие безопасность торжественного и столь крупномасштабного действа. А меры безопасности, что называется, были беспрецедентными: дамам, например, нельзя было проносить в своих сумочках на трибуны даже флакончики духов. Впрочем, те же самые правила действуют на международных авиарейсах. Люди не обижались, люди понимали, что такая дорожка - для их же безопасности.

ВОПРОС ДНЯ



Китайка Ван Юйси (аспирантка РГУ им. Косыгина) победила в конкурсе монументальной патристической скульптуры «Наши герои». Ее работу «Дождь и миссия» установили в парке Победы в Москве 9 Мая.

Какой памятник нашим воинам вам наиболее близок?

Леонид РОШАЛЬ, президент НИИ неотложной детской хирургии и травматологии, «Доктор мира»:

- Самый лучший памятник - память о нашей Великой Победе. Это в полной мере проявилось 9 Мая на Красной площади. Мы очень правильно сделали, что парад все-таки провели. Пригласили гостей. И вспомнили своих героев.

Стас ПЬЕХА, певец:

- Я участвовал в открытии памятников в разных городах, пел «День Победы». Но в родном Петербурге для меня дороже всего обелиск на площади Восстания «Городу-герою Ленинграду». Я там рядом жил. 9 Мая созвонился с матерью (Илоной Броневской). Редко. Вспомнил ее деда, моего прадеда, капитана морфлота. Я с детства храню память о нем, у меня его фуражка и кортик.

Сергей СТАНКЕВИЧ, историк и политолог:

- Мне особенно дорога Могила Неизвестного Солдата в Александровском саду у стен Кремля. Кроме Вечного огня, там есть и памятные знаки городов-героев, капсулы с землей с мест самых значительных сражений. Это сакральный мемориал, который будет жить, пока жива страна.

Михаил ДЕГТЯРЕВ, губернатор Хабаровского края:

- Для меня самый мощный монумент - Саур-Могила в Донбассе. Мне довелось там побывать, когда я ездил в зону СВО. Просто дух захватывает! В 2014-м он был разрушен неонацистами Украины, но жители свободного Донбасса его восстановили. Теперь Саур-Могила - дважды символ борьбы с нацизмом.

Александр САПОЖНИКОВ, экс-мэр Читы, участник СВО, артиллерист:

- Их много, и все они дороги нам и близки. Но я бы к таким памятникам причислил и школы, которые носят имена своих бывших учеников, а ныне героев. Слава им! Мы победим!

Владимир СКОЦОВ, знаменитый поэт, бард Донбасса, Донецк:

- 9 Мая я поклонился Вечному огню, который горит у памятника Освобождения Донбасса в парке Ленинского комсомола. Для меня это главный символ Победы. И сами собой рождаются строки: «Отцовское зная и вечное пламя, и вечная память, и крик журавля. Над теми парнями, что в землю корнями вросли вслед за нами, Отчизну храня».



Вы тоже можете дать свой ответ на «Вопрос дня» на нашей странице. Вконтакте - самый интересный мы опубликуем в «Комсомолке»



Такой парад - нужен!

Опасался, что будет много ненужного пафоса.

Но все сделали тактично. Вместо привычных боевых бригад - курсанты военных училищ и академий, которым завтра, возможно, в бой. Вместо «Армады» и «Юлики» - скромный набор ПВО и РВСН с новыми бронемашинками, на которых уже катался и под Кременной (Луганский фронт), и под Ореховом (Запорожский фронт).

Было много споров, нужен ли парад в такое время. А я посмотрел на лица

ветеранов на кремлевской трибуне и понял: им нужен. И тем, кто чеканил шаг по брусчатке, нужно было посмотреть на этих ветеранов. Чтобы почувствовать ответственность за ту эстафету, что они нам передали. И быть достойными продолжателями русского ратного дела.

Это такой элемент преемственности поколений, которые бились и бьются с одним врагом. Если деды смогли, мы просто не имеем права их подвести.

С Днем Победы, друзья!



КОММУНА

21 июня 2023 г.
№25 (27155)

Газета с ИСТОРИЕЙ издаётся с 20 мая 1917 года

www.kommuna.ru
Газета выходит по средам

ТВ-
программа
16
каналов

СВОИХ НЕ БРОСАЕМ
Глава сельского поселения
Воронежской области отправлен
добровольцем в зону СВО
Стр. 7

РЕПОРТАЖ
Как кинологи учат службых
собак ловить преступников
и находить опасные предметы
Стр. 4

ЗНАЙ НАШИХ
Школьница из воронежского
села стала финалисткой
популярного кулинарного шоу
Стр. 3

ДАЧНИКАМ НА ЗАМЕТКУ
Будет ли в этом году урожай
яблок и слив: прогноз
воронежского агронома
Стр. 12

Главное экономическое событие года

Многомиллиардные инвестиции в Воронежскую область

О ВАЖНОМ • С какими итогами для нашего региона завершился XXVI Петербургский международный экономический форум

Руби АХМЕТОВ
rubi@kommuna.ru

Многомиллиардные инвестиции в Воронежскую область — это не просто цифры, это реальные перспективы развития. В рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) губернатор Воронежской области Александр Гусев провел ряд встреч с представителями ведущих мировых компаний. В частности, он встретился с представителями «Газпрома», «Сбербанка» и «Роснефти». Эти встречи позволили обсудить возможности сотрудничества в различных сферах экономики, включая энергетику, транспорт и инфраструктуру.

Расширен сотрудничество
Петербургский форум стал своего рода смотрингом перспектив сотрудничества между Россией и зарубежными странами.



Губернатор Александр Гусев и Александр Беглов на ПМЭФ

В нынешнем году достигнута важная договоренность о расширении сотрудничества в сфере энергетики. В частности, обсуждались возможности строительства новых энергоблоков на территории Воронежской области. Кроме того, были рассмотрены вопросы сотрудничества в сфере транспорта и инфраструктуры. В частности, обсуждались возможности строительства новых дорог и мостов.

Важным событием форума стало подписание соглашения о сотрудничестве между Воронежской областью и одной из ведущих мировых компаний. Это соглашение предусматривает сотрудничество в различных сферах экономики, включая энергетику, транспорт и инфраструктуру. Кроме того, были рассмотрены вопросы сотрудничества в сфере сельского хозяйства и промышленности.

Важным событием форума стало подписание соглашения о сотрудничестве между Воронежской областью и одной из ведущих мировых компаний. Это соглашение предусматривает сотрудничество в различных сферах экономики, включая энергетику, транспорт и инфраструктуру. Кроме того, были рассмотрены вопросы сотрудничества в сфере сельского хозяйства и промышленности.

Важным событием форума стало подписание соглашения о сотрудничестве между Воронежской областью и одной из ведущих мировых компаний. Это соглашение предусматривает сотрудничество в различных сферах экономики, включая энергетику, транспорт и инфраструктуру. Кроме того, были рассмотрены вопросы сотрудничества в сфере сельского хозяйства и промышленности.

ОБРАЗОВАНИЕ

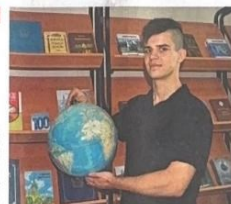
Стопроцентный результат

Одиннадцатиклассник из Воронежа — единственный в регионе выпускник, которому впервые за последние 10 лет удалось сдать ЕГЭ по географии на высший балл

Степан ДЮДОВ
stepan@kommuna.ru

ЕГЭ-2023 выдался на финишную прямую, а выпускники продолжают перекладывать результаты. В начале июня появились подробности о результатах экзаменов по географии. Всего в Воронежской области сдали экзамен 100 человек, из них 19 человек получили 100 баллов.

Гимназия им. Бунина в Воронеже — единственная в регионе, где учился Степан Дюдов. Он получил 100 баллов по географии на ЕГЭ. Это уникальный результат, который не был достигнут в Воронежской области в течение последних десяти лет. Степан Дюдов — талантливый ученик, который с детства увлекался географией. Он участвовал в различных олимпиадах и конкурсах, где всегда добивался высоких результатов.



Игорь Буров — круглый отличник

Высший балл — единственный в регионе. Я был просто в шоке. Думал, что еще человек десять сдадут географию на «отлично». Наверное, все дело в том, что перед экзаменом я слушал «Алсу» и «Восточный фронт». У выпускников есть примета, что они принимают участие в олимпиадах. Впрочем, по мнению учителя географии гимназии, это не так.

В ТЕМУ

В российских школах появится новый урок

Новый урок «Моя Россия» — новая программа — появится во всех школах, в том числе и в Воронежской области. Об этом стало известно на Петербургском международном экономическом форуме. Урок не будет преподавать уже с 1 сентября исключительно по чужим учебникам. Это будет профессиональный урок. По мнению властей, он позволит воспитать патриотизм, рассказать о значимых достижениях, которые существуют в стране, открыть ребятам не только мир биологии и информатики, но и красивый мир рабочих профессий.

Ежедневные «Коммуны» выходят по средам
Тираж 9100 экз.



Официанты любят счёт

АНАЛИЗ ЯВЛЕНИЯ • Кто и зачем идёт в официанты, сколько они зарабатывают и почему в кафе и ресторанах наблюдается нехватка кадров

Денис ПИСКОВ
piskov@kommuna.ru

«Официант — это лицо ресторана. И это лицо должно быть приятным, доброжелательным и желательным с наличием интеллекта», — сказал известный российский ресторатор. С ним трудно не согласиться. Однако отношение к трудящимся официантам в нашей стране до сих пор не очень уважительное, а порой и пренебрежительное. Чаще всего такой подход обусловлен незнанием особенностей этой на самом деле сложной профессии. Сотни тысяч людей, посещающих кафе и ночные клубы, хотят получить качественный сервис, и работа официантов — важная его составляющая. О проблемах, современных реалиях и любительских нюансах профессии «Коммуна» рассуждают владельцы ресторанов Воронежа и сами официанты.

Какую зарплату предлагают официантам в Воронеже

Подвизающиеся большинство официантов в заведениях общепита в Воронеже — это девушки от 18 до 25 лет, обычно студентки.

— Молодые люди-официанты тоже встречаются, но довольно редко (соответственно более чем 1 к 10 в пользу слабого пола). Встретить работницу зала старше 30 лет в последние годы — большая редкость, — рассказала «Коммуне» Ирина М., рекрутер развивающейся сети ресторанов.

На известном портале по поиску работы для Воронежа за последний месяц опубликовано 127 вакансий официантов. Разброс заработной платы впечатляет — предлагают от 25 до 75 тысяч рублей. Впрочем, в связи со спецификой работы эти цифры можно считать весьма условными.

Уверен, что в 90–95% заведений города официанты не получают высокие фиксированные оклады. Всё зависит от лояльности и инициативной выкладки, количества чаевых и условий договора с конкретным сотрудником, — объяснил Роман Д., владелец популярного кафе-бара в Воронеже. — Поэтому в среднем рассчитывать сумму, указанную в объявлении работодателя, я не советую. У нас в кафе официант в среднем зарабатывает за смену от двух до трёх тысяч рублей. В хороших для этой суммы может быть значительно больше. По итогам «Коммуны» рассказали владельцы ресторанов Воронежа и сами официанты.



Подвизающиеся большинство воронежских официантов — это девушки от 18 до 25 лет

ЛИЧНЫЙ ОПЫТ

«Официанту нужно быть готовым к нервозу»

Евгения, официант молодежного кафе:

— В течение рабочей смены мы находимся на ногах от 12 до 14 часов. Первым делом строгий тон приходится проявлять для работы максимально удобную обувь. И, разумеется, в нашей профессии очень важно умение общаться с клиентами. Нужно быть готовым к любой ситуации, иначе долго не проработаешь.

Андрей, официант ресторана при крупном отеле:

— Часто клиенты скандалят, потому что мы не успеваем обслужить всех. В этой ситуации есть простой вариант — извиниться и предложить клиенту подождать. Если же клиент недоволен, можно предложить ему выпить кофе или чай. В большинстве случаев это работает, и конфликт не имеет продолжения. Но нужно уметь вовремя обходить такие вещи с администратором.

Виктор, официант гостиницы-бани:

— Среди посетителей бывают очень сложные неформальные люди. Но в большинстве из них своих гостей, будто они пришли именно ко мне. Многие клиенты настолько относятся к обслуживанию, что готовы расстаться с деньгами. Важно грамотно подходить к каждому клиенту, чтобы люди чаще возвращались к нам. Не нужно называть себя официантом, а лучше просто сказать название бани.

КАТАЛИ

Как появились чаевые

Когда чай в Англии был очень дорогим и элитным продуктом, существовали чайные сады. Там состоятельные посетители наслаждались музыкой и благородным напитком в комфортной обстановке. Именно здесь были введены в обиход вестные карманы с аббревиатурой TP (To Insure Prompt) — «в обеспечение быстрого обслуживания». В них каждый посетитель, который хотел ускорить процесс получения своего заказа или просто отблагодарить официанта, опускал монету.

Правда ли, что официантов не хватает

Но ни гибкий график, ни премии не могут удержать людей в профессии — последние несколько лет в рестораторском бизнесе наблюдается нехватка кадров. Острый дефицит повара и официанта возник ещё летом-осенью 2021 года. Во время пандемии многие воронежские заведения закрывались на время локаута, и некоторые из них так и не возобновили работу. После отмены ограничений к своим обязанностям вернулись не все. По оценкам HR-специстов, значительный процент официантов из закрывшихся кафе и ресторанов переквалифичился в сфере общепита как в стационарные места работы. И теперь трудятся, например, курьерами, кассовыми или сборщиками заказов.

Причины нехватки кадров в этом сегменте связаны не только с последствием пандемии.

— Молодёжь, которая в России всегда закрывала большую долю вакансий официантов, в последние годы к нам не стремится, — пояснил Ярослав, директор известного бара в центре Воронежа. — Сейчас многие студенты и выпускники вузов пытаются работать блогерами, фрилансерами, копирайтерами или изучать другие «цифровые» профессии, где в теории заработать можно существенно больше, чем в общепите.

В чём причина текущих кадров

Проблема дефицита официантов и других сотрудников тесно переплетается с проблемой текущих кадров. По данным

Как выяснили корреспонденты «Коммуны», сложная ситуация наблюдается и в других ресторанах и кафе Воронежа. Многие из них почти вернулись к показателям продаж, которых не было в допандемийный период. Однако найм и удержание персонала продолжают оставаться серьёзной проблемой. В 328 существующих ресторанах отмечаются умеренные или чрезвычайные трудности при приёме на работу, в среднем новых заведений общепита это число возрастает до 44%.

По мнению экспертов, даже при существующем очень высоком спросе на продукты питания основным способом решения кадровых проблем в ресторанах является повышение заработной платы и предоставление льгот. Судя по всему, с этим связаны и собственники: по данным рекрутинговых агентств, почти каждый второй владелец ресторана в России в 2021–2022 году повысил зарплату сотрудникам.

СПРАВКА «КОММУНЫ»

История предполагает, что профессия официанта появилась в Древней Греции несколько тысячелетий назад. На фресках в пещерах изображены люди в одежде, похожей на униформу, подающие блюда к столу гостям. Само слово «официант» пришло к нам из латинского языка: в переводе оно означает «слушатель». В России официанты в современном понимании этого слова появились с открытием в середине XIX века в Москве ресторан «Славянский базар». До этого блюда и напитки подавали поваров, в обязанности которых, помимо обслуживания посетителей, входила уборка.

КАШИРСКИЙ РАЙОН

Школьница из посёлка Колодезный прошла в суперфинал шоу «Кондитер. Дети»

Ведущий Ренат Агзамов отметил: 14-летняя Полина Вологатиная



14-летняя Полина Вологатиная из посёлка Колодезный Каширского района прошла в суперфинал телепередачи «Кондитер. Дети» (16+). Ведущим Ренатом Агзамовым и Ольгой Визуриной познакомилась эта юная пекаря

Первый кулинарный шедевр Полины был сделан из шоколадного бисквита, сливочного крема на основе сара маскарпоне и украшен бобоками и розами. Ренат Агзамов отметил, что «подрастающее поколение круче взрослых». В итоге юный кулинар прошёл в финал шоу.

В финале Полина Вологатиная испекла торт с шоколадным кремом для сладкого гостя — пекаря Хитбы. Ренат Агзамов отметил, что торт нашей землячки оказался самым высоким среди всех представленных десертов. Он понравился всем участникам жюри и пекаря Хитбы.

Теперь Полина поборется за приз в 1 млн рублей в суперфинале. Также победитель получит звание лучшего кондитера страны.

ЖИЗНЬ ГУБЕРНИИ

Новости районов Воронежской области

Дорогие читатели! Ждем ваших новостей по тел. (473) 272-74-61 или e-mail: gub@kommuna.ru. Авторы опубликованных сообщений получают призы.

КАНТЕМИРОВСКИЙ РАЙОН

Трасса, соединяющая Кантемировку и Луганск, получила федеральный статус

В список автодорог федерального значения попали ещё три магистрали

Четыре автомагистрали, которые проходят по территории ЛНР, ЛНР, Харьковской и Запорожской областей, включены в список автомобильных дорог федерального значения. В перечень вошла автодорога А-258, которая соединит Кантемировку и Луганск. Соответствующая информация появилась в постановлении, подписанном премьер-министром Михаилом Мишустиним.

Регионам будет сформирована сеть федеральных автодорог общей протяженностью 1,3 тыс. км.

После того как магистрали получат федеральный статус, ими будут управлять федеральное казённое учреждение Упрдор «Новоросси́я», подведомственное Росавтодору. Организация проведёт оценку транспортно-эксплуатационного состояния дорог, сформирует планы по их ре-

БУДЬ В КУРСЕ

В регионе пройдёт ярмарка трудоустройства 200 предприятий представят около 4 тыс. вакансий

В пятницу, 23 июня, в Воронежской области пройдёт второй этап Всероссийской ярмарки трудоустройства «Работа России. Время возможностей». В ярмарке примут участие более 200 предприятий области, представив 3,9 тыс. вакансий. Основная площадка в Воронеже — Лермонтовский детский и молодежный (пл. Детей, д. 1), она будет работать с 10.00 до 13.00. Мероприятие пройдёт практически во всех районах и городских округах области.

Из Воронежа в Липецк пустят скоростной поезд

Первый рейс состоится 25 июня

Ускоренный межобластной поезд № 7141/7142 Воронеж-1 — Липецк — Воронеж-1 отправится со станции Воронеж-1 в 7.55. В Липецке экспресс окажется уже в 9.43, затратив на весь путь 1 час 48 минут. Из Липецка поезд отправится в 17.51 и прибудет в Воронеж в 19.43. Общую продолжительность поездки составит 2 часа 10 минут.

Высокая скорость объясняется тем, что остановок между областными центрами будет всего две — в Графской и Усмани.

Стоимость поездки в одну сторону составит 353 рубля, а для школьников и студентов действует 50-процентная скидка.

Следующие рейсы составят 9 и 23 июня, а затем 13 и 27 августа 2023 года.

В Воронеже появится памятник врачу

Скульптуру Константина Фёдоровского установят возле городского больницы № 2, посвящённой его имя

Проект памятника Константину Фёдоровскому выбран в результате конкурса, который проходил с 20 марта по 16 июня. 15 скульптур из Москвы, Санкт-Петербурга и Воронежа представили 19 проектов. Жюри конкурса признало победителем творческий коллектив из столицы, в который вошли Виктор Уваров, Лео Фин и Ван Юйс. Второе и третье места достались московским скульпторам Владиславу Милову и Георгию Мотылюком. Победителю выплатят премию 50 тыс. рублей. За второе и третье места сумма премии составит, соответственно, 40 тыс. и 35 тыс. рублей. Константин Фёдоровский (1835–1919 г.) прославился как врач и общественный деятель. В Воронеже он 28 лет проработал врачом губернской земской больницы. Помимо врачебной деятельности Фёдоровский содействовал открытию в городе бесплатной библиотеки, в Малицкое на свои средства построил школу.

В Воронеже протесты с похитком, погибшим в зоне СВО

Бывшего заместителя начальника областного МВД Сергея Постолаева аккредитовали с военскими чиновниками

Церемония прощания с Сергеем Постолаевым пройдёт в Воронежском концертном зале (улица Театральная, 17) в среду, 21 июня. Начнётся она в 10.00. Затем в 12.00 в Покровском соборе (улица Бестерева, 36) состоится панихида. Похоронят похитковна внутреннюю службу, отдав все воинские почести, на Аллее Героев Воронежского Коминтерновского кладбища.

В связи с гибелью Сергея Постолаева выразил свои соболезнования губернатор Александр Гусев. «Сергей Александрович был ярким примером служилого человека. Вся его трудовая биография связана с органами внутренних дел. Прирождённый оперативник — местный криминал била его как огня. Яркий руководитель — заслуженно понимался на карьерной лестнице в нашем региональном Главке МВД. Стремился всегда помочь на наиболее сложные и ответственные участки работы. Уверен, именно чувство долга придало ему необходимую силу делиться опытом, бороться с преступностью и восстанавливать спокойствие на местах происшествия».