

**Сведения об авторе****Зотова Ольга Александровна**

магистр педагогических наук, старший преподаватель кафедры экологии и биотехнологии, Западно-Казахстанский инновационно-технологический университет; Республика Казахстан, 090006, г. Уральск, ул. Ихсанова, 44/1

**About the author****Olga A. Zotova**

Master of Education Sciences, Senior lecturer, Department of Ecology and Biotechnology, West Kazakhstan Innovation and Technology University; 44/1, Ihsanova st. Uralsk, 090006, Republic of Kazakhstan

e-mail: jubanova@mail.ru

**Просьба ссылаться на эту статью в русскоязычных источниках следующим образом:**

*Зотова О.А.* Геодемографическая ситуация в приграничных регионах России и Казахстана // Географический вестник = Geographical bulletin. 2018. №3(46). С. 31–38. doi 10.17072/2079-7877-2018-3-31-38

**Please cite this article in English as:**

*Zotova O.A.* Geodemographic situation in border areas of Russia and Kazakhstan // Geographical bulletin. 2018. №3(46). P. 31–38. doi 10.17072/2079-7877-2018-3-31-38

УДК 911.9+711.523

DOI: 10.17072/2079-7877-2018-3-38-45

**К ВОПРОСУ О ПРЕОБРАЗОВАНИИ ИСТОРИЧЕСКОГО ЯДРА ГОРОДА ПЕРМИ****Сергей Александрович Меркушев**

ORCID ID: 0000-0001-7204-1416, SPIN-код: 2470-2962

e-mail: merck.sergey@yandex.ru

*Пермский государственный национальный исследовательский университет;*

*Пермский филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Пермь*

В контексте современных урбанизационных тенденций анализируются управленческие решения по функциональной трансформации территории исторического ядра г. Перми, заключающиеся в переносе ОАО «Пермский мотовозоремонтный завод «Ремпутьмаш» и ликвидации участка Горнозаводской железной дороги. Акцентируется внимание на меняющихся подходах к преобразованию городских территорий, в том числе с точки зрения используемых для этих целей механизмов. Рассматриваются предложения по преобразованию названного сегмента исторического ядра регионального центра, которые, по мнению автора, заслуживают обсуждения как в научных, так и в общественных кругах. Выявляются возможные негативные последствия ликвидации участка Горнозаводской железной дороги для пространственного развития города, его территориально-функциональной трансформации и транспортно-географического положения в стране. Предлагаются альтернативные подходы, позволяющие интегрировать набережную Камы в пространство исторического ядра г. Перми.

**Ключевые слова:** урбанизация, историческое ядро города, трансформация территориально-функциональной структуры, Горнозаводская железная дорога, система городского транспорта.

**ON THE TRANSFORMATION OF  
THE HISTORICAL CENTER OF THE CITY OF PERM****Sergey A. Merkushev**

ORCID ID: 0000-0001-7204-1416, SPIN-code: 2470-2962

e-mail: merck.sergey@yandex.ru

*Perm State University; The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Perm Branch), Perm*

In the context of modern urbanization tendencies, the author analyzes managerial decisions concerning the functional transformation of the territory of the historical center of Perm, as a result of which the joint-stock company Perm Motovozoremontniy Zavod (Railmotor repair factory) "Remputmash" will be moved to a new location and a section of the Gornozavodskaya railway will be liquidated. Attention is focused on the changing approaches to the transformation of urban areas, including the mechanisms used for these purposes. The author considers the earlier expressed suggestions on the transformation of the mentioned part of the historical center, which, in the author's opinion, deserve discussion both in academic and in public circles. Possible negative consequences of the liquidation of the Gornozavodskaya railway section for the spatial development of the city, its territorial and functional transformation, and the transport and geographical situation in the country are identified. Alternative approaches are proposed that allow for integrating the embankment of the Kama River into the space of the historical nucleus of the city of Perm.

**Key words:** urbanization, historical center of the city, transformation of the territorial-functional structure, Gornozavodskaya railway, city transport system.

### **Введение**

Урбанизация, охватившая большинство стран мира, приводит к глубоким изменениям территориально-функциональной структуры городов. В России еще не завершился этап урбанизации, который Е.Н. Перцик [12] назвал «урбанизацией вширь», но уже активно развиваются процессы этапа, названного упомянутым автором «урбанизацией вглубь», характеризующегося процессами дифференциации, концентрации и интенсификации видов деятельности. Они приводят к постоянному изменению набора профильных функций, которые наиболее эффективны в данный конкретный момент в той или иной части городов. Эти изменения в определенной степени объективны, они зачастую происходят независимо или даже вопреки управленческим решениям по пространственному развитию городов, однако правильная стратегия пространственного развития позволяет «оседлать» эти процессы, достичь с их помощью максимального социально-экономического эффекта.

В течение трех последних десятилетий в г. Перми начавшиеся процессы урбанизации вглубь не являлись объектом постоянного внимания со стороны властей. Серьезной попыткой изменить ситуацию была разработка мастер-плана [5] и нового генерального плана [9], по транспортной составляющей которых автор высказывал свою точку зрения ранее. Однако основные концептуальные моменты документа, с одной стороны, были весьма спорными, с другой, – не нашли применения в градостроительной практике последних лет. Напротив, многие конкретные управленческие решения принимались вопреки.

Новый этап активизации политики краевых и городских властей по пространственному развитию города начался в 2017 г. Ключевые мероприятия этого этапа, которые уже начали осуществляться, – ликвидация участка Горнозаводской железной дороги на участке от Перми-II до Мотовилихи, перенос ОАО «Пермский мотовозоремонтный завод “Ремпутмаш”» (входит в группу РПМ) с последующим использованием площадки и зданий и сооружений, расположенных на ней, под музейные и театральные объекты. Поскольку названные планы весьма конкретны и масштабны, на наш взгляд, необходимо проанализировать их в контексте современных урбанизационных тенденций, ранее обсуждавшихся планов по развитию транспортной инфраструктуры региона, а также возможных последствий для городского пространства.

### **Материалы и методы исследования**

Анализ упомянутых решений мы предлагаем осуществлять, опираясь на сравнительный метод и метод прогнозирования по образцу.

Вынос промышленных предприятий из исторических ядер городов необходимо рассматривать как достаточно эффективное управленческое решение на вызовы, инспирированные процессами дифференциации, концентрации и интенсификации, в 1960–80-е гг., которое активно применялось во Франции, Великобритании и других развитых странах. В результате предприятия не только сохранились, но и возродились на новой технологической основе в других зонах города и городской агломерации, а историческое ядро обогатилось новыми функциями. При этом территории, на которых размещались промышленные предприятия, как правило, подвергались полной реновации.

Пример таковой, ставший классическим, – создание парка Андре Ситроена в Париже [21]. Существовавшие в то время технологии и представления о развитии городской среды рассматривали вынос промышленных предприятий из исторических ядер городов как единственное эффективное решение проблемы маргинализации промышленных зон, связанной с тем, что производственные функции перестали соответствовать месту в данное конкретное время.

Процесс преобразования территории, которую занимало автомобилестроительное предприятие, завершился в первой половине 1990-х гг., когда подходы к преобразованию промышленных зон несколько изменились. Один из ярких примеров таких изменений – создание парка Дуйсбург-Норд в одном из крупнейших городов Рура. Полностью сохранившиеся здания и сооружения металлургического комбината, окруженные зелеными насаждениями, используются для музеев, выставок, спортивных сооружений, дискотек и т.п. [20].

Одновременно в западноевропейских странах стали усиливаться и ранее существовавшие тенденции отношения к промышленной функции как очень важной составляющей материальной культуры, которая нуждается в музеефикации с использованием интерактивных технологий. В первую очередь, это касается таких видов деятельности, как производство пищевых продуктов, транспортных средств, транспорт, народные промыслы. Другими словами, исторические артефакты, связанные с этими видами деятельности, особенно важны и привлекательны, если они хотя бы в какой-то степени функционируют. Данная тенденция совпадает с повышением интереса к промышленному туризму, а также со стремлением многих производственных компаний к диверсификации своих функций, распространением интересов бизнеса на непромышленную сферу.

#### **Результаты и их обсуждение**

Сначала проанализируем управленческие решения по переносу производства с учетом упомянутых выше процессов. Предложения по выносу из исторического ядра завода «Ремпутьмаш» высказывались и ранее. Так, в Проекте зон охраны памятников истории и культуры г. Перми, разработанном научно-проектной фирмой «Энко» [14], перспективное развитие историко-культурно-природной территории «Егошихинский медеплавильный завод» не исключало вынос предприятия с площадки у вокзала «Пермь-1». В то же время эксперты, готовившие сводное экспертное заключение общественной экологической экспертизы (далее – сводное заключение), в число которых входил автор данной статьи, настаивали на обязательном выводе предприятия с данной территории, при этом акцентируя внимание на использование высвободившихся помещений, а также зданий железнодорожного и речного вокзалов в составе музейного комплекса, посвященного развитию транспорта на Урале, р. Каме и г. Перми. Предложение по музеефикации данных объектов в контексте именно транспортной тематики было обусловлено тем, что уникальное транспортно-географическое положение (здесь Кама, являющаяся частью водной системы Европейской части России, наиболее близко подходит к Уральским горам) долгое время было одним из решающих факторов развития г. Перми. И железнодорожный вокзал, и производственные помещения мотовозоремонтного предприятия (изначально Пермские железнодорожные мастерские) непосредственно связаны со строительством первой на Урале железной дороги. Необходимо подчеркнуть, что предлагавшаяся музеефикация вокзалов не исключала их работу по прямому назначению, речь шла о функциональной диверсификации с одновременным использованием интерактивности в деятельности новых музейных объектов. Авторы сводного заключения высказывали также другие идеи по существенному усилению туристско-рекреационной аттрактивности рассматриваемой территории. В частности, предлагалось проработать вопрос о пуске экскурсионного ретро-трамвая с «Егошихинского медеплавильного завода» в «Социалистический город» на Городских горках по старому маршруту, используя старый трамвайный мост.

Таким образом, авторы экспертного заключения настаивали на использовании зданий и сооружений производственной и транспортной инфраструктуры для формирования нового туристского кластера транспортной тематики, который должен способствовать усилению туристкой аттрактивности городской среды краевого центра и дополнять другие тематические кластеры (опирающиеся, прежде всего, на богатое собрание художественной галереи и краеведческого музея, насыщенную музыкально-театральную жизнь и т.п.). В то время новейшие предложения по использованию территории предприятия «Ремпутьмаш» фактически сталкивают два направления функциональной трансформации, направленные на усиление туристско-рекреационной аттрактивности города: сформировавшееся театральное-музейно-галерейное и потенциальное транспортное, фактически ограничивая развития последнего и тем самым уменьшая возможности

города по насыщению среды уникальными интерактивными артефактами, позволяющими повысить привлекательность города как для жителей города, так и для туристов. Одновременно в соседних городах развитию различных объектов транспортной тематики, повышающих аттрактивность городской среды для жителей и туристов, уделяется значительное внимание, при этом основную нагрузку по финансированию этих объектов осуществляет ОАО «РЖД». Например, в Екатеринбурге действуют единственная круглогодично работающая в России детская железная дорога, реконструкция которой завершена в 2017 г. [2], музей Свердловской железной дороги (в старом здании железнодорожного вокзала рядом с главным действующим вокзальным комплексом), в Челябинске в одном из лучших железнодорожных вокзалов России постоянно проводятся вернисажи художников и тематические выставки, есть и детская железная дорога, и музей Южно-Уральской железной дороги. Можно также согласиться с мнением И. Гринько, который отмечает, что «идея концентрации всех музеев в одной точке не очень нравится» [4, с. 23].

Следует отметить, что категоричность авторов экспертного заключения относительно переноса мотовозоремонтного предприятия в начале 2000-х гг. была обусловлена, по крайней мере, тремя обстоятельствами, которые в настоящее время изменились.

Во-первых, в то время еще не начала формироваться новая парадигма преобразования городских пространств, которая сейчас становится все более явной и заключается в использовании потенциала частно-государственного партнерства, когда бизнес, заинтересованный в повышении устойчивости функционирования, сам занимается диверсификацией своей деятельности, а региональные и городские власти в первую очередь косвенными методами направляют эту деятельность в нужном направлении, не тратя на это бюджетные средства. Во-вторых, современные технологии позволяют совмещать разные виды деятельности на компактной территории, в том числе производственные с непроизводственными, исключая конфликт между ними. В-третьих, предложение по переносу предприятия в начале 2000-х гг. увязывались с предложениями разработчиков проекта Схемы районной планировки [11] по изменению трассировок дальнего железнодорожного обхода г. Перми, а именно выводу его не на Пибаньшур, а на Верещагино, и трассировки железной дороги «Белкомур» (перенос ее начала со станции Григорьевская в Верещагино). В этом случае в Верещагине появилась бы возможность сформировать мощный транспортный узел, создать предпосылки для опережающего развития этого города-спутника западной части внешней зоны городов-спутников Пермской агломерации, перенести производственные мощности пермского предприятия в Верещагино, где достаточно успешно развивается ОАО «Верещагинский путевой ремонтно-механический завод «Ремпутьмаш».

При этом решение о простом переносе предприятия «Ремпутьмаш» с выкупом земельного участка на бюджетные средства и размещении на освободившейся площадке художественной галереи и других объектов культуры является весьма спорным, не соответствующим времени, закладывающим основу для дальнейших противоречий различных видов деятельности и снижающим возможности для обогащения исторического ядра Перми новыми функциями, в том числе способствующими значительному повышению туристско-рекреационной аттрактивности городской среды.

Говоря о предложении ликвидировать участок железной дороги от Перми-II до Мотовилихи, следует обратить внимание на его недостаточную обоснованность и возможные негативные последствия данного решения для пространственного развития города и его территориально-функциональной трансформации.

В первую очередь, необходимо рассмотреть изначальный посыл этого решения, состоящий в том, что доступ к Каме, которая находится рядом, «невозможен из-за железной дороги» [19]. В этой связи важно обратить внимание на то, что усиление связей набережной и остальной части города в немалой степени формируется путем создания аттрактивных объектов на ней. Этот процесс возобновляется и начинает приобретать системный характер только в последнее время. Поэтому успешное функционирование этих новых объектов, повышение их привлекательности, вероятно, будет способствовать повышению интегрированности набережной в городское пространство. В связи с чем выводы о негативной роли железной дороги пока делать рано, поскольку в советский период, когда речной пассажирский транспорт еще не начал деградировать, роль железнодорожного транспорта была несравнимо выше, а разные районы города со станцией Пермь-I были связаны тремя троллейбусными и четырьмя автобусными маршрутами (вместо одного троллейбусного и одного автобусного сейчас), посещаемость набережной и примыкающего к ней пространства была гораздо большей, и железная дорога не препятствовала этому.

Тезис о наличии противоречия между железной дорогой и городским ландшафтом достаточно спорный: существует богатый опыт европейских городов, который позволяет не только добиваться гармоничного сочетания железных дорог с городскими ландшафтами, устранять их барьерную роль, но и делать железные дороги объектами, повышающими привлекательность городского и загородного ландшафта. Особенность и в определенной степени уникальность г. Перми заключается в том, что железная дорога на достаточно большом протяжении проходит по террасе прируслового вала долины Камы, которая является в этой части границей исторического ядра. Но это скорее преимущество, а не недостаток, поскольку грамотные планировочные решения благодаря своеобразию ландшафта, современным технологиям позволяют железной дороге, которая, по мнению Б.Б. Родомана, в отличие от автомобильного транспорта «довольно скромно вписывается в ландшафт» [15, с. 9], и другим функциям не только гармонично сосуществовать, но и дополнять друг друга. Такие решения были предложены иностранными специалистами, работавшими над проблемой усиления тесноты связей исторического ядра и пермской набережной, и заключаются в создании системы «коннекторов», обеспечивающих прямой выход с улиц верхней террасы на набережную [18]. При этом железнодорожные пути предлагалось сохранить. А швейцарский архитектор П. Цумтор – автор одного из проектов нового здания для Пермской художественной галереи, «привязывая» новое здание к склону, по террасе которого проходит железная дорога, отметил: «Железная дорога – это как бог: она есть, и с этим необходимо считаться» [13]. Важно обратить внимание на то, что игнорирование предложений известных иностранных специалистов, за разработки которых были выплачены гонорары из бюджетных средств, свидетельствует об отсутствии преемственности в принимаемых решениях, что очень часто снижает эффективность управления в целом. Кроме того, благодаря участку Горнозаводской железной дороги от Перми-II до Перми-I краевой центр – один из немногих городов России, в черте которого пассажиры транзитных поездов (сейчас редких – одна пара в день) могут любоваться красивой панорамой из окна поезда в пределах городской черты, т.е. этот участок вносит свой вклад в формирование позитивного образа города.

Уничтожение названного сегмента Горнозаводской железной дороги значительно снижает ценность Перми как важного пассажирского железнодорожного узла и одновременно создает угрозу для очередного откладывания проекта по строительству дальнего железнодорожного обхода г. Перми на Транссибирской магистрали.

Опыт последних десятилетий европейских государств показывает, что конкурентоспособность железных дорог удается повышать во многом за счет того, что линии этого вида транспорта доходят до границ исторического ядра города, создавая возможность оборачиваться скоростным и высокоскоростным поездам дальнего следования в центральной части города, а также использовать железнодорожные линии для создания внеуличного скоростного внутригородского транспорта, в том числе комбинированных рельсовых систем, о необходимости развития которых уже неоднократно писалось [3, 6, 7, 16]. Развитие системы «tram-train» на рассматриваемом сегменте железной дороги с созданием нового остановочного пункта, например, в створе Комсомольского проспекта, создает условия для кардинального изменения транспортной доступности набережной относительно многих районов города, способствуя интеграции ее в городское пространство. Добавим, что в пользу перспективности комбинированных систем рельсового транспорта свидетельствуют и последние инициативы, связанные с применением трамвайного подвижного состава на железных дорогах, недавно озвученные в Совете Федерации России [1].

Уничтожение рассматриваемого сегмента Горнозаводской железной дороги приведет к резкому ограничению возможностей по использованию железных дорог для коренного изменения ситуации как с транспортной доступностью Перми относительно городов края и других регионов, так и с транспортной доступностью отдельных частей города и его ближайших пригородов относительно исторического ядра. В то время как, например, в Москве именно наличие транзитных железных дорог, проходящих через большой центр в непосредственной близости от границ исторического ядра, стало основой для дальнейшего развития удобного вида внеуличного скоростного транспорта [8]. Под угрозой окажется и движение транзитных пассажирских поездов по пермскому сегменту Горнозаводской железной дороги в целом. В последние десятилетия оно уже сведено до минимума, и отсутствие на маршруте поезда мощного железнодорожного узла или дополнительные затраты времени на то, чтобы завести пассажирский состав на этот узел, вместе с низкими техническими характеристиками Горнозаводской железной дороги в целом (радиусы закругления, уклоны и т.п.)

будут стимулировать ОАО «РЖД» отказаться от использования Горнозаводской железной дороги для дальнего пассажирского транзита окончательно.

Отметим также неоднозначность идеи создания транспортно-логистического узла в Мотовилихе (для пересадки с железной дороги на уличный городской транспорт): в последние десятилетия на магистральных направлениях пассажиропотоков стремятся формировать беспересадочные маршруты скоростного транспорта, полностью пересекающие город и его предместья по основным диаметрам. Пересадки на существующих магистральных направлениях (без изменения вектора перемещения) осуществляются чаще всего с личного транспорта на общественный, а с общественного на общественный – только при выходе второстепенных направлений на главное или при пересечении с другими магистральными потоками. Таким образом, мотовилихинский пересадочный узел предлагается создавать в парадигме, от которой многие развитые системы городского общественного транспорта, в том числе московская, постепенно отказываются.

Уничтожение сегмента Горнозаводской железной дороги и связанное с ним проектирование Северного железнодорожного обхода (совмещенного с автодорожным мостом) в районе станции Пальники угрожает тем, что и в дальнейшем будет откладываться реализация проекта по строительству дальнего (южного) обхода Пермского железнодорожного узла, выполненного в первой половине 1980-х гг. [17] и включенного в Стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 г. [10], а, значит, не будет решена проблема выноса за пределы города грузового транзита через центральную часть города, в том числе и через транспортно-пересадочный узел на Перми-П. При этом плотность жилой застройки, непосредственно примыкающей к Транссибу, в последние 10 лет значительно увеличилась, а, значит, проблема переноса грузового транзита за пределы Перми еще более обострилась. Очевидно, что интересный с точки зрения развития Пермского транспортного узла проект строительства Северного обхода в системе приоритетов ни в коем случае не должен опережать проект Южного обхода.

### Выводы

Таким образом, по нашему мнению, деятельность по трансформации городской территории, занимаемой в настоящее время ОАО «Пермский мотовозоремонтный завод “Ремпутьмаш“», необходимо скорректировать относительно как механизмов реализации проекта, так и тематической направленности преобразования данного места, сделав акцент на транспортную тематику, опирающуюся на интерактивные подходы.

От уничтожения сегмента Горнозаводской железной дороги на участке от станции Пермь-П до Мотовилихи следует отказаться, обратив внимание на другие способы усиления связности набережной и остального городского пространства. На наш взгляд, негативные последствия от ликвидации железной дороги между главным вокзалом краевого центра и Мотовилихой могут значительно перекрыть позитивный эффект, создав в долгосрочной перспективе дополнительные проблемы для эффективного пространственного развития краевого центра и Пермской городской агломерации.

### Библиографический список

1. Глава Усть-Катава выступил в Совфеде и предложил использовать трамваи для междугороднего сообщения // Рамблер. URL: <https://news.rambler.ru/other/38613544-glava-ust-katava-vystupil-v-sovfede-i-predlozhit-ispolzovat-tramvai-dlya-mezhdugorodnego-soobscheniya/> (дата обращения: 01.01.2018).
2. Главный транспорт на Урале укрепляет позиции // Эксперт-Урал. 2017. №51(753). С. 8–9.
3. Ермак С. Обретение смысла // Эксперт-Урал. 2014. №40(617). С. 12–18.
4. Кожевникова А. Иван Гринько: Безумная тяга побыть столицей уже вышла из моды // Новый компаньон. 2017. №45(949). С. 22–23.
5. Мастер-план // Муниципальное образование город Пермь. URL: [http://www.gorodperm.ru/actions/building-up/gradostroi/genplan/master\\_plan/](http://www.gorodperm.ru/actions/building-up/gradostroi/genplan/master_plan/) (дата обращения: 31.12.2017).
6. Меркушев С.А. Трансформация городской среды и развитие городского электрического транспорта г. Перми // Географический вестник. 2016. №2(37). С. 49–60.
7. Меркушев С.А., Погодин А.В., Пьянкова А.В. Пассажирские перевозки в Пермской агломерации: современное состояние, проблемы, перспективы // Географический вестник. 2005. № 1–2. С. 44–51.
8. Москва и РЖД потратят на «наземное метро» 40 млрд рублей // Интерфакс. URL: <http://www.interfax.ru/moscow/587593> (дата обращения: 01.01.2018).
9. Основные положения материалов по обоснованию проекта Генерального плана города Перми. Пермь: Архитектурно-планировочное управление администрации г. Перми, 2010. 119 с.

10. О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р. URL: [http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTU-RE\\_ID=704&layer\\_id=5104&id=3997](http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTU-RE_ID=704&layer_id=5104&id=3997) (дата обращения: 01.01.2018).
11. Пермская область. Комплексная схема районной планировки. Проект. Т. 3. СПб.: Научно-проектная фирма «Энко», 1996. 108 с.
12. Перцик Е.Н. География городов (геоурбанистика). М.: Высшая школа, 1991. 319 с.
13. Петер Цумтор предложил построить новое здание ППХГ вдоль Камы и в виде «корабля» // Новый компаньон. URL: <https://www.newsko.ru/news/nk-507931.html> (дата обращения: 31.12.2017).
14. Проект зон охраны памятников истории и культуры г. Перми. СПб.: Научно-проектная фирма «Энко», 2002. 256 с.
15. Родоман Б.Б. Автомобиль в тупике // География. 2010. №23(919) С. 6–13.
16. Савельева Е.О. Рельсовый транспорт в постсоветских городах с линейно-расчлененной планировочной структурой (на примере г. Перми) // Вестник Пермского национального исследовательского политехнического университета. Прикладная экология. Урбанистика. 2016. №1(21). С. 101–119. URL: [https://elibrary.ru/download/elibrary\\_25644245\\_48785531.pdf](https://elibrary.ru/download/elibrary_25644245_48785531.pdf) (дата обращения: 31.12.2017).
17. Технический проект новой железнодорожной линии район Кунгура (Кукуштан) – район Пибаньшура. Схема линии. Свердловск: Изд-во проектно-изыскательского института «Уралгипротранс», 1983.
18. Горбеев Д. Балкон с видом на Каму // Новый компаньон. 2009. №28(562).
19. Шестаков А. Наши проекты реальны // Российская газета – Неделя – Пермский край. 2017. №7385(219). URL: <https://www.rg.ru/2017/09/28/reg-pfo/reshetnikov-rasskazal-o-krupnyh-infrastrukturnyh-proektah-v-prikame.html> (дата обращения: 06.01.2018).
20. Landschaftspark Duisburg-Nord. URL: <http://www.landschaftspark.de/startseite> (дата обращения: 31.12.2017).
21. Parc André-Citroën // PRINCIPAUX PARCS, JARDINS ET SQUARES URL: <http://equipement.paris.fr/parc-andre-citroen-1791> (дата обращения: 31.12.2017).

### References

1. “The head of Ust-Katav made in the Federation Council and proposed to use trams for long-distance communication”, *Rambler*. Available at: <https://news.ramb-ler.ru/other/38613544-glava-ust-katava-vystupil-v-sovfede-i-predlozhit-ispolzovat-tramvai-dlya-mezhdugorodnego-soobscheniya/> (Accessed 01 January 2018).
2. “The main transport in the Urals strengthens”, *Ekspert-Ural* [Expert-Ural], no. 51 (752), pp. 8–9.
3. Ermak, S. (2014), “Finding the sense”, *Ekspert-Ural* [Expert-Ural], no. 40 (617), pp. 12–18.
4. Kozhevnikova, A. (2017), “Ivan Grinko: a Crazy craving to be the capital has already gone out of fashion”, *Novyj kompan'on* [New companion], no. 45 (949), p. 22–23.
5. Perm city municipality (2017). “*Master-plan*” [Master plan], available at: [http://www.gorodperm.ru/actions/building-up/gradostroi/genplan/master\\_plan/](http://www.gorodperm.ru/actions/building-up/gradostroi/genplan/master_plan/) (Accessed 31 December 2017).
6. Merkushev, S.A. (2016), “Transformation of the urban environment and development of urban electric transport in the city of Perm”, *Geographical bulletin*, no 2 (37), pp. 49–60.
7. Merkushev, S.A., Pogodin, A.V., Pyankova, A.V. (2005), “Passenger transportations in the Perm agglomeration: the current state, problems, prospects”, *Geographical bulletin*, no 1–2, pp. 44–51.
8. “Moscow and the Russian Railways will spend 40 billion rubles on the "ground metro"”, *Interfax*. Available at: <http://www.interfax.ru/moscow/587593> (Accessed 01 January 2018).
9. Architectural and planning administration of the city of Perm (2010) “*Osnovnyye polozeniya materialov po obosnovaniyu proyekta General'nogo plana goroda Permi*” [The main provisions of the materials on the justification of the draft General Plan of the Perm city], Perm, Russia.
10. The Government of the Russian Federation (2008), *Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 17.06.2008 № 877-r “O Strategii razvitiya zheleznodorozhnogo transporta v Rossijskoj Federacii do 2030 goda”*. [RF Government Order № 877-r of June 17, 2008 “On the Strategy for the development of railway transport in the Russian Federation for the period until 2030”], available at: [http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTU-RE\\_ID=704&layer\\_id=5104&id=3997](http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTU-RE_ID=704&layer_id=5104&id=3997) (Accessed 01 January 2018).

11. Research and development firm “Enko” (1996), *Permskaya oblast. Kompleksnaya schema rayonnoy planirovki. Proekt, T.3* [Perm region. Integrated regional planning scheme. Project. V. 3], St. Petersburg, Russia.
12. Percik, E.N. (1991), *Geografiya gorodov (geourbanistika)* [Geography of cities (geourbanistics)], Vysshaya shkola, Moscow, Russia.
13. “Peter Zumthor proposed to build a new building of PGHG along the Kama and in the form of a “ship””, *New companion*. Available at: <https://www.newsko.ru/news/nk-507931.html> (Accessed 31 December 2017).
14. Research and development firm “Enko” (2002), *Proyekt zon okhrany pamyatnikov istorii i kul'tury goroda Permi* [The project of zones of protection of monuments of history and culture of the Perm city], St. Petersburg, Russia.
15. Rodoman, B.B. (2010), “The car in deadlock”, *Geography*, no. 23 (919), p. 6–13.
16. Saveleva, E.O (2016), “Rail transport in post-soviet cities with fragmented urban form (the case study of Perm)”, *PNRPU Bulletin, Applied ecology. Urban development*, no.1(21), pp.101–119. Available at: [https://elibrary.ru/download/elibrary\\_25644245\\_48785531.pdf](https://elibrary.ru/download/elibrary_25644245_48785531.pdf) (Accessed 31 December 2017).
17. Design and survey institute “Uralgiprotrans” (1983), *Tekhnicheskii proyekt novoy zheleznodorozhnoy linii rayon Kungura (Kukushtan) – rayon Piban'shura. Skhema linii* [Technical design of the new railway line: the neighborhood of Kungur (Kukushtan) – the neighborhood of Pibanshur. Scheme of the line], Sverdlovsk, USSR.
18. Torbeev, D. (2009), “The balcony with a view of the Kama”, *Novyj kompan'on* [New companion], no. 28 (562).
19. Shestakov, A. (2017), “Our projects are real”, *Rossiyskaya gazeta – Nedelya – Permskiy kray*, no. 7385 (219). Available at: <https://www.rg.ru/2017/09/28/reg-pfo/reshetnikov-rasskazal-o-kрупnyh-infrastrukturyh-proektah-v-prikame.html> (Accessed 06 January 2018).
20. Landschaftspark Duisburg-Nord (2017), available at: <http://www.landschaftspark.de/startseite> (Accessed 31 December 2017).
21. PRINCIPAUX PARCS, JARDINS ET SQUARES (2017), “Parc André-Citroën”, available at: <http://equipement.paris.fr/parc-andre-citroen-1791> (Accessed 31 December 2017).

Поступила в редакцию: 12.01.2018

#### Сведения об авторе

##### Меркушев Сергей Александрович

кандидат географических наук, доцент кафедры социально-экономической географии, Пермский государственный национальный исследовательский университет; Россия, 614990, Пермь, ул. Букирева, 15; доцент кафедры экономики и менеджмента, Пермский филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации; Россия, 614990, Пермь, бул. Гагарина, 10

#### About the author

##### Sergey A. Merkushev

Candidate of Geographic Sciences, Associate Professor, Department of Social and Economic Geography Department, Perm State University; 15, Bukireva str., Perm, 614990; Russia; Associate Professor, Department of Economics and Management; Perm Affiliate of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration; 10, Gagarin bul., Perm, 614060, Russia

e-mail: merck.sergey@yandex.ru

#### Просьба ссылаться на эту статью в русскоязычных источниках следующим образом:

*Меркушев С.А.* К вопросу о преобразовании исторического ядра города Перми // Географический вестник = Geographical bulletin. 2018. №3(46). С. 38–45. doi 10.17072/2079-7877-2018-3-38-45

#### Please cite this article in English as:

*Merkushev S.A.* On the transformation of the historical center of the city of Perm // Geographical bulletin. 2018. №3(46). P. 38–45. doi 10.17072/2079-7877-2018-3-38-45