

3. Бренд архитектурасының қызметі – бұл компанияның маркетингтік стратегиясын көрсетіп, имидж бен құндылықтарын насихаттап тұтынушылармен өзара әрекеттесуін қамтамасыз етеді.

4. Бренд белгілерінің архитектурадағы маңызы: - брендтік ғимараттар тарихты баяндайды; - әртүрлі аудиторияларға әртүрлі жолдармен жүгінеді және тұтынушылардың талабына жауап береді; - құндылықтарды көрсете отырып, компанияның табысты болуына өте маңызды.

Еліміздегі бренд ғимараттарын тұтынушылардың қажетіліктерін толық қамтамасыз ететін, бренд белгілері ретінде қолдануды заманауи мақсат ретінде қарастыруымыз қажет.

#### Пайдаланылған әдбиеттер тізімі

1. Амблер, Т. Практический маркетинг / Т. Амблер: пер. с англ. – СПб.: Питер, 2009. – 22 с.
2. Аакер, Д. Создание сильных брендов / Д. Аакер; пер. с англ. – М., 2012. – 24 с.
3. Аакер, Д. А. Стратегия управления портфелем брендов / Д. А. Аакер; пер. Т. В. Виноградовой; под ред. и с предисл. С. Г. Божук. – М.: Эксмо, 2010. – 103 с.
4. Архитектура брендинга. Calculate studio.  
<https://www.calculate.ru/articles/arhitektura-brendinga>
5. Архитектура бренда. Studio Artsdelka <https://artsdelka.ru/arkhitektura-brenda>
6. Buildings as brand icons. RMJM studio <https://rmjm.com/buildings-as-brand-icons/>
7. Innovation in Architectural Graphics Today “Инновации в архитектурной графике сегодня” Harry Mark <https://rsmdesign.com/news/current-trends-in-architectural-graphics>

УДК 72

## АРХИТЕКТУРА И ПОЛИТИКА НА ПРИМЕРЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ПАРИЖА XIX ВЕКА

Рахимжан Амирхан Маратулы  
rakimzanamirhan@gmail.com

магистрант Евразийского национального университета имени Л.Н. Гумилева  
г. Астана, Казахстан

Научный руководитель – кандидат архитектуры, доцент Хван Е.Н.

Французский историк Рене Эрон де Вильфос писал: *«Менее чем за двадцать лет Париж потерял свой исторический облик, свой характер, который передавался от поколения к поколению. Живописная и очаровательная атмосфера города, которую отцы передали нам, была уничтожена. Часто без серьезных на то оснований»*. Эта цитата говорит за всех критиков французского императора Наполеона III, и его планов о реконструкции Парижа и о превращении столицы в современный европейский город. Задумки реконструкции города правитель Франции вынашивал давно, еще с начала своего правления. Однако воплощение его идей откладывалось по причине множественных военных компаний и урегулирования внутренней жизни страны. Спустя почти двадцати лет у власти, популярность императора снизилась из-за неудачных государственных решений. Поддержка народа, знати и интеллигенции обращалась в недоверие с каждым днем. На фоне этих политических настроений, для увеличения контроля, Наполеон решил воплотить свои планы в жизнь [1].

Главным куратором проекта был выбран Жорж Эжен-Осман, или барон Осман. Он открыто поддерживал идею о реконструкции Парижа. *«Париж — это огромная мастерская гниения, где нищета, мор и болезни работают согласованно, где солнечный свет и воздух редко проникают. Париж — ужасное место, где растения сморщиваются и погибают, и*

где из семи младенцев четверо умирают в течение года», - так описывали Париж. На фоне успешных проектов реконструкции Лондона, Лиссабона, был взят курс на модернизацию градостроительного пространства. Хотя представленные в пример города были жертвами крупных стихийных бедствий, и вопрос об их восстановлении представлялся как жизненно-необходимый, барон Осман и Наполеон не собирались оставлять Париж в нынешнем плачевном положении.

Париж, сохранивший средневековое устройство улиц, канализаций и архитектуры, и ставший при этом центром активно развивающегося государства, модерна. Симбиоз перенаселенности и устаревшего городского пространства привел к тому, что столица Франции считалась городом, где опасно жить. К тому же, кривые, узкие улочки и тупики могли снова превратить в Париж в революционный бастион, чего Наполеон III сильно опасался. Все это побудило его задуматься над изменением облика города [2].

Подобные масштабные градостроительные изменения влияют на значение культурно-зрелищных сооружений в городской структуре. С расширением профилей улиц, а также проведением новых бульваров, культурно-зрелищные сооружения отныне стали украшением новых районов, и на них делался акцент. Если раньше при средневековом устройстве города, многие театры были сокрыты в узких извилистых улицах, то теперь с реконструкцией Парижа они стали основными символами культурного населения, вокруг которых формировалась площадь с особым «историческим микроклиматом» [2].

Из оставшихся данных о Париже можно выделить следующие недостатки города, которые должен был исправить Осман, с беспрецедентной поддержкой государства: устаревание инфраструктуры, высокая «точечная» плотность населения, загрязнение окружающей среды.

1. Устаревание инфраструктуры. Высокие здания, узкие извилистые улочки – ширина их во французской столице когда-то составляла от одного до пяти метров. Барон Осман уделял высокий приоритет расширению улиц и бульваров, для свободного передвижения транспорта и людей. Как уже упоминалось, подобная структура улиц не позволяла развиваться архитектуре культурно-зрелищных сооружений. Зачастую каркас города формировался за счет уникальных исторических сооружений, которые располагались на пересечении главных улиц и в структуре городских площадей. С этой целью были спроектированы и реализованы несколько культурно-зрелищных сооружений по просьбе барона Османа. (Рис. 1, 2)



Рисунок 1. Театр де ла Вилль. Архитектором выступил Габриель Давид, по личному заказу барона Османа.



Рисунок 2. Опера Гарнье. Один из ярких примеров облагораживания Парижа бароном Османом. Архитектор – Шарль Гарнье

2. Точечная перенаселенность. Концентрация людей в центре города приводила к естественному выдавливанию менее состоятельных жителей к периферии, что вызывало сильное расслоение и преступность, а также увеличивало шансы распространения болезней. Решением было создание более широкого профиля улиц и модернизация жилых помещений. Неуместные малоэтажные здания сносились, а на их месте планировалось построить более комфортные сооружения и дома средней этажности. Что также способствовало формированию более комфортных пешеходных связей и проездов к культурно-зрелищным сооружениям.

3. Загрязнение окружающей среды. Промышленная революция сильно повлияла на «здоровье» города. Основная цель была «заставить воздух циркулировать», обеспечить доступ света и солнца к парижским мостовым. Осман планировал строительство просторных, непривычно широких проспектов, множества бульваров, а также создание и поддержания «легких» Парижа: на севере, юге, западе и востоке города появились соответственно парки такие, как: «Бют-Шомон», «Монсури», «Булонский» и «Венсенский» (Рис. 3, 4, 5, 6).

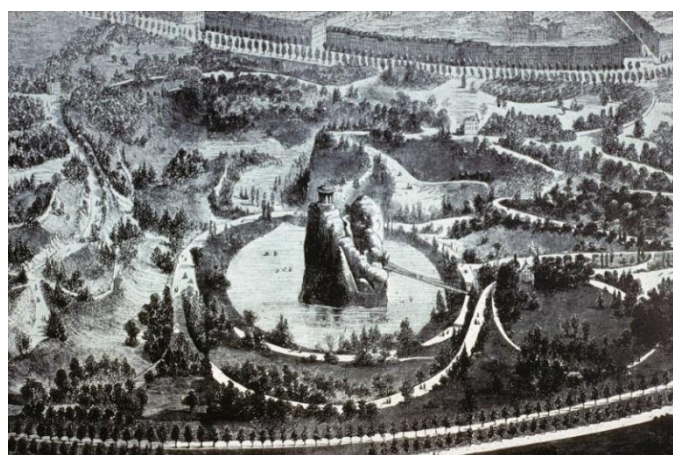


Рисунок 3. Парк «Бют-Шомон»



Рисунок 4. Парк «Монсури»

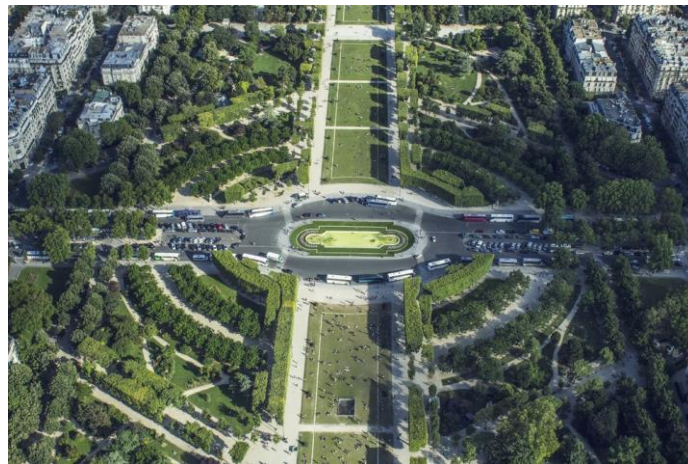


Рисунок 5. Булонский лес



Рисунок 6. Венсенский лес

Амбициозный проект реконструкции был необходим для Парижа того времени, однако народное настроение не поддерживало подобные кардинальные изменения, вызванные прихотью, а не необходимостью. Недовольство также нарастало по мере возрастания денежных трат, а также изданных законов [3]. Столицу государства заполнили приезжие рабочие, коренное население было переселено на окраины без представления жилищ. Резкое начало перестройки сменилось на длительный и грязный процесс строительства города с нуля. Современникам было тяжело принять необходимость кардинальных изменений [2].

В ходе исследования удалось вывести основные моменты реконструкции Парижа и объединение политических и градостроительных нужд.

1. Резкий переход. Реконструкция велась практически на ходу, спонсирование проекта требовало все больше средств, по мере строительства. Поддержка проекта новыми законами, без возможности приспособиться.

2. Делегирование. Неудачное управление проектом связано с малым количеством посвященных в строительство, что вызвало недовольство всех слоев общества.

3. Несоответствие культурному образу. Сформировавшаяся культура и искусство того времени определили внутреннее самоощущение у народа, которое не позволило принять кардинально новую культуру градостроительства.

Проект реконструкции Парижа не был доведен до конца, и подвергался критике со всех уголков страны. Город с точки зрения архитектуры и градостроительства был совершенно непригоден для жизни и не соответствовал стандартам того времени. Необходимость реконструкции, при исследовании тех лет, неоспорима, хоть и не была вызвана природными факторами. Однако экономические и политические решения, предпринятые в ходе проекта, являются спорными и привели они лишь к замедлению строительства, и также к отмене всего проекта.

#### Список используемой литературы:

1. Париж разрушенный Османом, журнал «Деньги», 11.05.2017 г.
2. Перестройка Парижа бароном Османом, А.И. Борисович, О.Д. Баженова, доцент кафедры искусствоведения
3. Реформы барона Османа, А. Новиков, курс высшей урбанистики.

УДК: 711.5

## ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ПЕШЕХОДНЫХ УЛИЦ

Рашидқызы Әсел

rashidova\_00@mail.ru

Магистрант 1-го курса ОП7М07320 – «Архитектура», кафедры «Архитектура»,

ЕНУ им. Л. Н. Гумилева, г. Астана, Республика Казахстан

Научный руководитель – кандидат архитектуры, доцент Черныш Н. А.

**Ключевые слова:** архитектурная среда, пешеходные улицы, планировка, благоустройство, город, структура.

**Введение.** Пешеходные улицы – это районы города, предназначенные для пешеходов, в которых большинство или все автомобили запрещены для передвижения. Наличие пешеходных улиц определяет качество городской жизни, способствуют формированию «городского сообщества», возрождению городских традиций, культуры города, повышает его туристическую привлекательность.

В этой статье исследуется история формирования пешеходных пространств и коммуникаций. Однако с появлением автомобилей, первоначальная пешеходная структура улиц была изменена, и пешеходные пространства стали последним бастионом полноценной городской среды. В результате, города столкнулись с рядом функциональных, экологических и социальных проблем, которые обусловили необходимость поиска идей для формирования "новых" городских пешеходных пространств.

В последние годы все больше и больше городов внедряют радикальные меры городского планирования, направленные на обеспечение безопасной и комфортной среды для пешеходов. Это шаг к восстановлению первоначальной структуре городов, поскольку уличная сеть и планировка большинства современных городов были разработаны до