

УДК 911.375.5

А.Ю. Скриган*канд. геогр. наук, доц. каф. безопасности жизнедеятельности
Белорусско-Российского университета***МОГИЛЕВ: ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ МОРФОЛОГИЧЕСКОЙ
И ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ СТРУКТУР В СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЙ ПЕРИОД**

Исторический подход к динамике городского пространства позволяет охарактеризовать современные тенденции трансформации постсоциалистических городов и объяснить отражение этих процессов в пространственной и функциональной структуре. В статье рассмотрено формирование морфологической и функциональной структуры Могилева в социалистический период, влияние социалистических элементов пространственной структуры на современные проблемы города, проанализированы специфические особенности социалистического города и их выраженность в Могилеве. К сугубо «социалистическим» проблемам города отнесены микрорайонная застройка, распространение микрорайонов пятиэтажной застройки 1950–60 гг., транспортные проблемы и отсутствие зеленого каркаса города. Такие проблемы современного развития, как реновация и джентрификация центра города, субурбанизация, не являются атрибутом социалистического города и выступают типичными «трудностями роста» современных урбанизированных территорий.

Введение

Город представляет собой диалектическое взаимодействие общества и пространства [1]. В урбанистике выделяются «экологический» подход, утверждающий существование общей модели городского развития, определяемой индустриализацией и мало зависящей от политико-экономической системы, и «исторический» подход, утверждающий особую важность для развития города политических и экономических условий и отрицающий существование общей линейной модели городской динамики [2]. В соответствии с историческим подходом общества с различными социо-экономическими условиями образуют качественно разное городское пространство. Исторический подход к динамике городского пространства позволяет охарактеризовать современные тенденции трансформации постсоциалистических городов и объяснить отражение этих процессов в пространственной и функциональной структуре города.

Первоначально феномен социалистического города возникает как следствие идеологического противопоставления социалистического общественного строя капиталистическому. Советские архитекторы и планировщики обосновали идею социалистического города на основе модернистской концепции Ле Корбюзье. Работа Н.А. Милютин [3] определила доминирующую парадигму в планировке и развитии советских городов. Классической западной работой, посвященной изучению социалистического урбанизма, является книга Френча и Гамильтона [4].

Исследования феномена социалистического города, процессов трансформации городской ткани после распада социалистической системы, особенности «постсоциалистического» города географически приурочены к Восточной и Центральной Европе и в первую очередь касаются столиц региона: Будапешта, Праги, Варшавы, Таллинна, Вильнюса, Софии, Москвы [5]. Публикаций, посвященных нестоличным городам с социалистическим прошлым, расположенным в Беларуси, нет. Тем не менее анализ пространственной структуры городов, не выполняющих специфических столичных функций и подверженных процессам интернационализации городской среды в меньшей степени, является актуальной задачей в изучении общих закономерностей динамики городской среды и ее особенностей, связанных с политическими и социально-экономическими условиями.

В качестве объекта исследования мы выбрали город Могилев – крупный промышленный и административный центр Беларуси с богатой постсоциалистической ис-

торией. Целью исследования стало выявление особенностей морфологической и функциональной структуры Могилева, сформированных в социалистический период. Основные задачи: 1) проанализировать влияния социалистических элементов пространственной структуры на современное развитие города; 2) оценить, являются ли современные проблемы развития Могилева наследием социалистического прошлого или выступают типичными «трудностями роста» любого города.

Анализ пространственной и функциональной структур Могилева, процессов постсоциалистической трансформации был осуществлен на основе проведенных полевых исследований в июле 2013 г. Исследования включали анализ Генерального плана города и приложений к нему, обработку официальных статистических данных, интервью с архитекторами и строителями города. В ходе исследования были использованы картографический, статистический метод, методы полевых исследований, интервью были использованы для выявления современных проблем развития города, сравнительный географический анализ – для анализа влияния социалистического наследия на современные проблемы городского развития.

Могилев: особенности современной морфологической и функциональной структуры

Официальная история Могилева начинается в 1267 г., когда на территории городища на Валу витебские князья заложили Могилевский замок. Из предсоциалистической истории города следует отметить такие вехи:

1. Получение права города (1526), малого (1561) и полного магдебургского права (1577) в составе Великого Княжества Литовского, а затем (с 1526 г.) – Речи Посполитой. Могилев являлся торговым центром, стоявшим на пересечении торговых путей. Планировочная структура включала территорию замка, торговую площадь, жилые кварталы с радиальной планировкой улиц [6].

2. Вхождение в состав Российской империи (1772) и получение статуса губернского города (1777), что повлекло разработку плана города (1778) на основе регулярной планировки. Однако вследствие топографии и гидрографии территории геометрическую сетку улиц удалось создать только в посадах.

3. Строительство Петербурго-Одесской железной дороги (1902). В этот период появляются многочисленные промышленные предприятия, строительство которых внесло диспропорции и хаотичность в планировочную структуру [7]. В центре города были водопровод, телефон, телеграф, преобладала каменная застройка. Окраины застраивались хаотично и находились в плохом санитарном состоянии [6].

В схеме развития города 1918 г. впервые предусматривалось дифференциация жилых и промышленных зон. Однако расположение западного района с предприятиями высокого класса опасности ограничило развитие Могилева в юго-западном направлении вдоль Днепра. Первый социалистический генеральный план (1936–1939) впервые трактует Днепр как основную композиционную ось города. Структуру города определяли два взаимно перпендикулярных диаметра: улица Первомайская и проспект Мира, на пересечении которых сформировался новый административно-общественный центр – площадь Ленина [7]. В связи с планами переноса столицы Беларуси в Могилев был создан уникальный архитектурный ансамбль площади.

Город сильно пострадал во время Второй мировой войны. На день освобождения в городе было менее 10 тыс. жителей (в 1939 г. – около 100 тыс.). Из 6 653 зданий уцелело 3 220 [8]. Генеральный план 1947–1949 гг. предполагал первоочередное восстановление ул. Первомайской с прилегающими кварталами [7]. Размещение новой улично-дорожной сети и жилых кварталов часто не согласуется с довоенным и диктуется экономической целесообразностью восстановления разрушенной застройки.

Вторая волна индустриализации в СССР 1960–70-х гг. определила современный промышленный профиль города. Строительство крупных промышленных предприятий вызвало активную миграцию «село – город» и привело к значительному росту его численности. В жилищном строительстве доминирует способ микрорайонной застройки. Послевоенными генпланами предполагалось развитие ядра центра города на левой стороне оврага Дебря в южном направлении, включение в ткань города зеленых насаждений, использование открытых пространств для зрительного восприятия, ансамблевость застройки, создание выразительного силуэта путем размещения иерархически соподчиненных высотных и объемных доминант [7]. Абсолютное большинство перечисленных задач не решены вплоть до настоящего времени.

Могилев делится на два административных района: Ленинский (правобережье Днепра) и Октябрьский (левобережье). Город компактен, его площадь составляет 118,5 км² (2013) [9], плотность населения около 3 122 чел/км². Градостроительная ткань города плотная и активно используется. Застройкой, улицами и иными местами общего пользования занято 48% площади города, только 14% городских земель относятся к неиспользуемым [10]. Действующий Генеральный план (2012) не предусматривает увеличения площади города. Основное направление развития – уплотнение существующей застройки и интенсификация использования городской территории.

Разрастание Могилева вширь связано с началом формирования пояса пригородных коттеджных поселков. Однако этому препятствуют высокие затраты на строительство и содержание индивидуального дома, необеспеченность торговыми объектами и социальной инфраструктурой. Действующий Генеральный план города предусматривает индивидуальную застройку по северо-восточной, северо-западной, юго-восточной и южной окраинам Могилева. Возведение индивидуальных домов составляет около 10% в годовом объеме городского жилищного строительства [11]. В 2013 г. в стране принята программа индустриального индивидуального жилищного строительства [12], которая предусматривает увеличение возведения такого жилья на 40%. Она включает финансирование и строительство минимально необходимой инженерной и транспортной инфраструктуры.

В городе преобладают многоквартирные дома, построенные в 1971–95 гг. Крупные массивы пятиэтажных домов конца 1950-х и 1960-х гг. (т.н. хрущевки) сосредоточены преимущественно на правом берегу Днепра: Мир-1, Мир-2, Лазаренко, ДОК, Юбилейный, Гришина и др. Это районы со средней и высокой плотностью застройки, в которых жилые здания сочетаются с институциональными строениями и территориями промышленных предприятий. В 2009 г. в хрущевках в Могилеве проживало около 60 тыс. горожан [13]. В зависимости от степени транспортной доступности и обеспеченности инженерной и социальной инфраструктурой, происходит маргинализация таких микрорайонов. В то же время хрущевки играют заметную роль на местном рынке вторичного жилья. Несмотря на их физический и моральный износ, на такое жилье существует устойчивый спрос, так как их цена существенно ниже, чем на аналогичные квартиры более поздних лет постройки, и ниже стоимости строительства новой квартиры. В городе реконструкция хрущевок осуществляется крайне медленными темпами. С учетом общего количества таких строений (250) в городе через некоторое время местные власти могут столкнуться с проблемами, связанными с физическим разрушением конструкций и коммуникаций. Маргинализации районов хрущевок обострится в связи с реализацией программы строительства доступного жилья как приоритетного направления жилищной политики, что снизит ликвидность хрущевок на вторичном рынке.

Массивы микрорайонной застройки 1980–2000 гг. сосредоточены в левобережье Днепра и на северо-восточной окраине города. Застройка представляет собой сочетание

5–16 жилых и институциональных зданий с относительно низкой интенсивностью использования территории. Отличительной особенностью является их низкая озелененность. В последние годы осуществляется уплотнение застройки, построены объекты социальной инфраструктуры, проложены дополнительные линии общественного транспорта. Негативной характеристикой микрорайонов левобережья является удаленность от городского центра. Микрорайоны с такой же застройкой в правобережье считаются более престижными.

В настоящее время в Могилеве реализуются крупные строительные проекты: возведение микрорайона Спутник, жилищное строительство в Казимировке, КСИ, Фатина, в т.н. ближнем Заднепровье. Строительство микрорайонов, как и в советское время, является основным способом застройки. Оно предусматривает возведение объектов социальной инфраструктуры, которое, однако, осуществляется медленнее, чем жилищное строительство.

Отличительной особенностью Могилева является наличие обширных массивов индивидуальной застройки сельского типа, занимающей 20% площади города. Ее крупные массивы (Чапаевка, Карабановка, Менжинка, Машаковка, Дачный) примыкают к общегородскому центру, располагаются по долинам малых водотоков (Дебре, Дубровенке, Струшне), формируют массив в районе железнодорожного вокзала. Массивы индивидуальной застройки отражают также этническую сегрегацию городского пространства, формируя этнические анклавные – «цыганские» районы (Чапаевка, Гребенево) с напряженной криминогенной обстановкой. Частный сектор Могилева характеризуется высокой степенью озелененности, низкой транспортной доступностью, низким уровнем развития инженерных коммуникаций, необеспеченностью объектами социальной инфраструктуры. Генеральный план города предусматривает снос ряда массивов частной застройки и возведение современных жилых, офисных и коммерческих зданий.

Отличительные черты планировочной структуры исторического центра Могилева были заложены в XVIII – начале XX в. Средообразующими морфологическими элементами являются трехэтажные кирпичные постройки, не образующие сплошных массивов. В настоящее время абсолютное большинство архитектурных памятников реконструировано. Административный центр города застроен среднеэтажными зданиями 30–50-х гг. XX в. Историческая застройка сочетается с современной многоэтажной высокоплотной застройкой жилого и институционального назначения. Архитектурные ансамбли центральных площадей сохранили свой облик после восстановления в послевоенный период. В центре города промышленные предприятия занимают незначительные площади.

Промышленные зоны Могилева занимают около четверти его площади, образуя четыре крупных массива. Индустриальный потенциал, заложенный в социалистический период, сохранен практически полностью. В городе действуют около 70 промышленных предприятий. Проблема реновации промышленных зон для Могилева не является актуальной. Территории транспортно-складских помещений примыкают к объектам муниципальной инфраструктуры и характеризуются малоэтажной застройкой, чередующейся с обширными незастроенными участками.

Рынок офисной и коммерческой недвижимости в Могилеве практически не развит, в связи с доминированием государственной собственности во всех секторах экономики. Выбор офисных помещений невелик, большинство из них приурочено к общегородскому центру. В Могилеве нет специализированных складских помещений, отвечающих современным требованиям [11]. При этом в городе существует развитая сеть крупных торговых центров. За первое десятилетие XXI в. было построено 27 торговых центров [11], в ближайшие 3 года планируется возведение еще восьми. Если несколько лет назад торговые центры возводились преимущественно в центре города, то в насто-

ящее время их строительство сместилось в микрорайоны. Характерной чертой торговли выступает функционирование рынков. В городе насчитывается 18 рынков, четыре из которых являются специализированными (зооботанический, строительный и два автомобильных), остальные 14 – смешанные. Наиболее распространенным типом торговых помещений выступает стрит-ритейл – небольшие магазины, расположенные на первых этажах зданий.

Общая площадь зеленых насаждений в 2010 г. составила 3 321,4 га, в том числе общего пользования – 1 442,6 га, парков культуры и отдыха – 136,4 га [14]. Наиболее значительны в правобережье Днепра Печерский лесопарк и Могилевское лесничество (северо-западная и северная части города), в Заднепровье – Любужский лесопарк и лесной массив между Чаусским и Славгородским шоссе (юго-восточная часть города). Преобладают смешанные (преимущественно сосново-широколиственные) древесные насаждения с низкой степенью антропогенизации, имеющие характер естественных. Наиболее популярными у населения являются Печерский и Любужский лесопарки. Развитая инфраструктура для отдыха имеется в Печерском лесопарке (лыжная база, корты, кафе, рестораны), существуют планы по его дальнейшему благоустройству. Общегородско-го каркаса зеленых насаждений не существует, развитию и поддержанию зеленых зон как важнейшего элемента экологической устойчивости не уделяется должного внимания.

В последние годы в Могилеве обостряются транспортные проблемы. Стратегия развития улично-дорожной сети заключается в увеличении ее пропускной способности. Достижение этой цели предполагается изоляцией транзитных транспортных потоков, формированием радиально-кольцевой планировочной структуры улично-дорожной сети города, строительством параллельных улиц-дублеров для основных транспортных магистралей. Генеральный план предполагает увеличение длины городских дорог на 88 км. Количество автомобилей в городе – около 100 тыс., по данным УВД, действуют 50 автостоянок на 6 000 машино-мест [15]. Тем не менее абсолютное большинство автомобилей паркуются во дворах, что связано с высокой стоимостью оказываемых услуг. Еще одним «узким» местом транспортной системы города является количество и пропускная способность мостов через Днепр. Город остро нуждается в строительстве еще как минимум одного автомобильного моста.

Могилев: социалистическое наследие и современные проблемы

Специфические особенности социалистического города описаны в [4; 16–22]. Исходя из особенностей пространственной и морфологической структур Могилева, проанализируем, насколько современные проблемы роста и развития города являются социалистическими по своей природе. К специфическим особенностям морфологической и пространственной структур социалистического города относится:

1. Особое значение центра города [21; 22]. Спецификой социалистического города является не столько концентрация объектов социальной структуры, сколько их административно установленное количество и место размещения. Проблема упадка центральных районов типична для современных городов вне зависимости от социально-экономических условий их развития.

Советское понятие «центр города» в Могилеве изменилось. Теперь под центром горожане понимают не только исторический центр города, но и район вплоть до площади Ленина (административный центр города). Укреплению такого представления способствует организация пешеходной улицы – Ленинской, связывающей исторический и административный центр города. Хорошо сохранившиеся социалистические архитектурные ансамбли административного центра формируют облик города. Публичные пространства (парки, дворовые территории) сократились за счет уплотнения застройки,

расширения улиц, организации парковок. Несмотря на реконструкцию зданий и обновление инженерной инфраструктуры, проблема реновации застроенных территорий, сохранения общественных пространств и зеленых насаждений по-прежнему актуальна.

2. Значительные площади зеленых зон [17]. Расположение зеленых зон Могилева не соответствуют типичным характеристикам социалистического города. В Могилеве сохранились естественные пойменные и лесные экосистемы (пойма р. Дубровенка, Печерский лесопарк), дальнейшее существование которых под угрозой.

3) Некоторые исследователи (например, [18]) в качестве особенности социалистического города выделяют масштаб реализуемых проектов. За постсоциалистический период в городе было реализовано несколько крупных проектов, преимущественно спортивных объектов: ледового дворца, дворца гимнастики, легкоатлетического манежа.

4. Крупные промышленные зоны [2; 4; 16–18]. В настоящее время промышленные зоны занимают около четверти городских земель. За постсоциалистический период не произошло кардинальных изменений в структуре и направлениях их использования. Город сохранил свой индустриальный потенциал, но в соответствии с действующим Генеральным планом расширение промышленных зон не предусматривается. Тем не менее эта характеристика социалистического города сохранилась полностью.

5. Микрорайонная жилая застройка на периферии города [2; 17; 19, 20–22]. Могилев полностью сохранил традиционный подход к строительству крупных жилых микрорайонов с домами высокой этажности. Несмотря на то, что строительство объектов социальной инфраструктуры стараются вести параллельно с возведением жилых зданий, такие микрорайоны не отличаются высоким уровнем комфорта.

6. Западные урбанисты отрицают наличие классически выраженной пригородной зоны в социалистическом городе. Социалистические пригороды представляли собой массивы дачных товариществ и сельские поселения, которые постепенно включались в черту города по мере его роста. В постсоциалистический период в Могилеве начала формироваться зона пригородных коттеджных поселков (Полыковичи, Присно, Речки, Пашково), при этом активного оттока населения в пригородные зоны не происходит. Однако постепенно вокруг границ города формируется полоса пригородной коттеджной застройки с жильем для среднего класса.

7. Транспортная инфраструктура социалистического города ориентировалась на общественный транспорт [20], не предусматривала удобства для передвижения автомобилиста, количество стоянок и парковочных мест было незначительным. Транспортная проблема является типичной проблемой любого современного города, но в постсоциалистических городах приобретает особую остроту, обусловленную административно установленными нормами на число парковочных мест во дворах, пропускную способность улиц и обслуживание общественным транспортом населения.

8. Одной из типичных черт социалистического города считается его компактность [2; 4; 16–18; 20]. Могилев в полной мере соответствует этой характеристике: город компактен, градостроительная ткань плотная, в настоящее время только 14 % территории города не используется.

Заключение

Могилев – третий по величине город Беларуси с развитым промышленным потенциалом. Современный облик города был сформирован в социалистический период. Это крупные промышленные зоны, микрорайонная застройка жилой зоны, массивы частных домов в районах, примыкающих к общегородскому центру, компактность территории, отсутствие развитого рынка коммерческой и офисной недвижимости.

К наиболее существенным последствиям социалистического периода Могилева, влияющим на современное развитие города, следует отнести:

- 1) отсутствие общегородского каркаса зеленых насаждений;
- 2) существование микрорайонов преимущественно 5-этажной застройки 1950–60 гг. с техническим износом более 50% и моральным – 100%; помимо технических и финансовых трудностей, связанных с реконструкцией и реновацией таких территорий, их дальнейшее существование приведет к обострению социальной обстановки;
- 3) застройка жилой зоны крупных микрорайонов домами высокой этажности в сочетании с недостаточным развитием объектов социальной инфраструктуры; нехватка мест в дошкольных и школьных учреждениях, объектах здравоохранения в итоге приводит к проявлению коррупционных явлений в обществе, обострению социальных проблем, миграции населения;
- 4) крупные промышленные зоны, занимающие около $\frac{1}{4}$ территории города;
- 5) транспортные проблемы города, связанные с недостаточной пропускной способностью улиц, неудовлетворительным состоянием дорог и недостаточным количеством парковок, особенно в центре.

Такие проблемы современного развития, как реновация и джентрификация центра города, субурбанизация, не являются атрибутом социалистического города и выступают типичными «трудностями роста» современных урбанизированных территорий.

Для решения проблем современного пространственного развития Могилев нуждается в четко определенной местной политике развития как в отношении градостроительного освоения территории, так и в отношении социально-экономических программ: необходима разработка политики с конкретными инструментами и мерами, которая позволяла бы производить реновацию и реконструкцию социалистической жилой застройки, обеспечивала эффективное функционирование транспортной системы, формировала бренд и привлекательность города как за счет его центра, так и за счет лесных и парковых массивов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Soia, E. The socio-spatial dialectic / E. Soia // *Urban Geography. A Global Perspectives*. – Oxon, Routledge, 2005. – P. 207–225.
2. Tosics, I. City development in Central and Eastern Europe since 1990: the impacts of internal forces / I. Tosics // *Transformation of cities in central and Eastern Europe: towards globalization* / ed. by F. E. Ian Hamilton, K. Dimitrovska Andrews, N. Pichler-Milanovich. – United Nations University, 2005. – 2005. – P. 44–78.
3. Милютин, Н. А. Соцгород. Проблема строительства социалистических городов. Основные вопросы рациональной планировки и строительства населенных мест СССР / Н. А. Милютин. – М. – Л. : Гос. изд-во, 1930. – 83 с.
4. The Socialist city: spatial structure and urban policy / ed. by R. A. French, F. E. Ian Hamilton. – New York : Wiley, 1979. – 541 p.
5. Kubeš, J. European post-socialist cities and their near hinterland in intra-urban geography literature / J. Kubeš // *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*. – 2013. – № 19. – P. 19–43.
6. Марзалюк, І. А. Магілёў у XII–XVIII стст. Людзі і рэчы / І. А. Марзалюк. – Мінск : Веды, 1998. – 258 с.
7. Горб, А. М. Могилев: конечного результата в развитии города не бывает / А. М. Горб // *Архитектура и строительство*. – 2003. – № 4. – С. 53–60.
8. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945. – М., 1962. – Т. 4. – 726 с.
9. Регионы республики Беларусь. Основные социально-экономические показатели городов и районов. 2013 : стат. сб. – Минск, 2013. – Т. 2. – 453 с.

10. Государственный земельный кадастр республики Беларусь (по состоянию на 1 января 2012 года). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: gki.gov.by/upload/new%20structure/press%20service/GZK_2011.doc. – Дата доступа: 03.02.2014.
11. Мигурский, П. Исследование социально-экономических процессов в г. Могилеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belarda.info/cache/resources/other/PDF/sac-ekon-pracesy-mahilev.pdf>. – Дата доступа: 03.02.2014.
12. Программа индустриального индивидуального жилищного строительства Республики Беларусь на 2013–2016 годы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mas.by/ru/individualstroitelstvo/>. – Дата доступа: 03.02.2014.
13. «Хрущевки»: сносить или реконструировать? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://news.tut.by/society/154819.html>. – Дата доступа: 02.02.2014.
14. Зеленые насаждения и природные экосистемы в городах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.minpriroda.gov.by/.../000585_592692_10.pdf. – Дата доступа: 02.02.2014.
15. Могилев: автостоянки, паркинги, парковки [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://masheka.by/construction_mogilev/192-mogilevavtostoyankiparkingiparkovki.html. – Дата доступа: 03.02.2014.
16. Szelenyi, I. Cities under Socialism: and After? // Cities After Socialism: Urban and Regional Change and Conflict in Post-Socialist Societies / ed. by G. Andrusz, M. Harloe, I. Szelenyi. – Blackwell, 1996. – P. 286–318.
17. Hirt, S. Whatever happened to the (post)socialist city? / S. Hirt // Cities. – 2013. – № 32 (1). – P. 29–38.
18. Hirt, S. Post-socialist urban forms: notes from Sofia / S. Hirt // Urban Geography. – 2006. – № 27 (5). – P. 464–488.
19. Tosics, I. Determinants and Consequences of Spatial Restructuring in Post-Socialist Cities [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://qcora.web.elte.hu/1/Orsi/Havanna_lak%F3telep/restate/Tosics.pdf. – Дата доступа: 23.10.2013.
20. Noody, A. Socio-Economic Segregation and Urban Form in Post-Socialist Budapest [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.fulbright.hu/book4/anthonynoody.pdf>. – Дата доступа: 23.10.2013.
21. Pichler-Milanović, N. Urban development in Central and Eastern Europe: from transition to «creative» competition? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.isocarp.net/Data/case_studies/585.pdf. – Date of access: 23.10.2013.
22. Скриган, А. Ю. Социалистическое наследие в пространственной структуре Красноярска / А. Ю. Скриган, Е. С. Задереев, И. В. Шилова // Вестн. Белорус.-Рос. ун-та. – 2014. – № 1. – С. 144–154.

Skryhan H. Mogilev: Features of Morphological and Functional Spatial Structure in Socialist Time

Рукапіс паступіў у рэдакцыю 20.04.2015

Historical approach to urban development dynamic may be useful for describing of modern transformation trends in post-socialist cities and for examining their reflection in the spatial structure. Article describes spatial structure of Mogilev – the third Belarusian city. This study provides detailed insight into morphological and functional structure of Mogilev during socialist time and illuminates the impacts of socialist elements on modern urban development. Based on Master City Plan, statistic data, interviews with local architects and developers article analysis purely socialist problems such as residential housing estates in the city fringes, housing of 1950-60 (khrushchevki), underdevelopment of transportation system. Problems of renovation and gentrification of inner city, suburbanization are not purely socialist and exist as common problems of modern urban life over the world.