

# Архитектура | Architecture

DOI: <https://doi.org/2542-1352-2025-2-2001>

## Особенности архитектурно-пространственных решений зданий речных вокзалов

**Марина Скуднева**

доцент

Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств им. А. Д. Крячкова

skudneva74@mail.ru, [ORCID](#)

**Полина Вязова**

магистрант

Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств им. А. Д. Крячкова

vyazp001@gmail.com, [ORCID](#)

### Аннотация

В статье рассматриваются особенности формирования архитектуры зданий речных вокзалов на основе анализа отечественного опыта проектирования. В качестве научно-практических методов для изучения и сравнения архитектурно-планировочной структуры зданий речных вокзалов были использованы методы анализа и синтеза специализированной литературы и периодических изданий на тему функционально-планировочных и архитектурных решений речных вокзалов. Выявлены основные архитектурные и функционально-планировочные особенности зданий речных вокзалов, позволяющие сформулировать представление об общих характеристиках объектов такого назначения.

**Ключевые слова:** архитектура, речной транспорт, речной вокзал, архитектурные решения, функционально-планировочные решения

**Для цитирования:** Скуднева М.В., Вязова П.И. Особенности архитектурно-пространственных решений зданий речных вокзалов // Творчество и современность. 2025. № 2. С. 4–14.

DOI: <https://doi.org/2542-1352-2025-2-2001>

# Features of Architectural and Spatial Solutions in River Station Buildings

**Marina Skudneva**

Associate Professor

Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts

skudneva74@mail.ru, [ORCID](#)

**Polina Vyazova**

Master Student

Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts

vyazpoo1@gmail.com, [ORCID](#)

## Abstract

The article examines the features of the architecture of river station buildings based on the analysis of domestic design experience. The methods of analysis and synthesis of specialized literature and periodicals on functional planning and architectural solutions of river stations were used as scientific and practical methods for studying and comparing the architectural and planning structure of river station buildings. The main architectural and functional planning features of river station buildings have been identified, allowing us to formulate an idea of the general characteristics of such facilities.

**Keywords:** architecture, river transport, river station, architectural solutions, functional planning solutions

**For citation:** Skudneva M., Vyazova P. (2025) Features of Architectural and Spatial Solutions in River Station Buildings. *Creativity and modernity*. 30 (4). 4–14.

## Введение

Развитие речной инфраструктуры на территории Российской Федерации играет важную роль не только в южных и центральных регионах, но и в Сибири, на Дальнем Востоке и Севере. Несмотря на суровые климатические условия, ставших причиной замерзания рек, сезонных колебаний температур, речной транспорт является стратегической транспортной инфраструктурой нашей страны.

Развитие речной архитектуры началось с появления простых береговых сооружений на приречных участках: пристаней с одним или двумя причалами, понтонов, дебаркадеров и речных павильонов. Эти сооружения в дальнейшем эволюционировали и стали основой для создания полноценных речных вокзальных комплексов. В дореволюционной России развитие речных сооружений не было приоритетным направлением и протекало медленно, поэтому популяризация строительства речных вокзалов приходится не ранее, чем на 30-е годы XX века, когда из-за стремительного роста пассажирских перевозок возникла острая необходимость в многофункциональных пассажирских зданиях на суше, работающих круглый год.

Речные вокзалы представляют собой значимые элементы транспортной инфраструктуры страны, играя роль градоформирующего компонента в структуре города. Такие сооружения стали новаторскими в архитектуре объектов транспортного назначения, поэтому первые проекты носили поисковый характер, в которых архитекторы предпринимали первые попытки выявить принципы архитектуры и планировочной организации пассажирских зданий речного транспорта. Из-за отсутствия опыта проектирования речных вокзалов поиск основ композиции, архитектурного и функционального решений речных вокзалов был абсолютной творческой свободой, что отмечается разнообразием архитектурных образцов зданий.

С точки зрения ретроспективного анализа объектов, имеющих пассажирооборот (железнодорожные вокзалы, аэровокзалы, автовокзалы), особенностью при проектировании функциональных составляющих таких сооружений является рациональное распределение масс людей в вокзальном комплексе, например: разделение пассажиропотоков, организация анти-террористических мероприятий, залы ожидания, места культурно-бытового обслуживания пассажиров и т. д. Несмотря на сходство функционального наполнения пассажирских зданий транспортной

инфраструктуры отсутствие релевантного опыта проектирования пассажирских зданий речных вокзалов давало о себе знать - идея проектирования аналогичного состава помещений не всегда соответствовала таким специфическим требованиям эксплуатации объектов речного транспорта, как сезонность, наличие акватории, доступ к берегу и т. п.

## Полученные результаты и их обсуждение

Строительство речных вокзалов получило широкое развитие в 30-е годы XX века, когда в архитектуре на смену конструктивизма пришёл неоклассицизм. Смена архитектурных эпох отразилась на процессе формирования архитектурных образов первых речных вокзалов, отличавшихся друг от друга композиционными и архитектурными решениями, их объединял лишь перечень обязательных помещений. Южный речной вокзал 1932 года в Москве был возведен в стиле конструктивизма, речной вокзал в Ростове-на-Дону, построенный в 1933 году, олицетворял стык двух эпох в архитектуре, представляя здание с чертами классической архитектуры и конструктивизма. Архитектуру речных вокзалов в Куйбышеве 1936 года, Северный речной вокзал в Химках 1937 года, в Калининске 1938 года, в Ульяновске 1939 года, в Молотове 1940 года и в Красноярске 1952 года постройки определяло господство сталинского ампира. На примере зданий речных вокзалов, построенных с разницей в пятнадцать лет – северный речной вокзал в Химках и речной вокзал в Красноярске — прослеживаются некоторые особенности формирования архитектурных образов и планировочных решений, которые можно объединить в один из периодов в опыте строительства таких сооружений.

**Северный речной вокзал в Химках** (рис. 1), построенный в 1937 году по проекту А.М. Рухлядева представляет собой выдающийся образец сталинского ампира в архитектуре пассажирских зданий речного транспорта. Объемно-пространственная композиция вокзала строго симметричная, горизонтально вытянутое здание вдоль берега имеет центральную часть, выделенную вертикальной доминантой. Многоярусная ступенчатая башня центрального объема поддерживается ризалитом, с торцов здание завершается полукруглыми открытыми галереями с внутренними двориками. На постаменте из ризалита с трехарочным порталом расположено невысокое основание башни с обходной арочной галереей, над

которым возвышается объем с проходной балюстрадой и скульптурами. Объем завершает башня с часами, увенчанная шпилем. Здание по периметру опоясано двухъярусными обходными галереями, переходящими на торцах в открытые террасы. На первом этаже галерея окружена четырехгранными столбами с коринфскими капителями, а на втором декорирована легкими аркадами утонченных колонн. Плоская кровля третьего этажа служит сплошной террасой. В архитектурном решении главным мотивом выступает чередование и повторение арок, что придает фасадам легкость благодаря равновесию и ясности форм, отраженных в строгих линиях и симметрии.



**Рисунок 1.** Речной вокзал в Химках. Автор: архитектор А.М. Рухлядев [Северный речной вокзал 2021]

**Figure 1.** River Terminal in Khimki. Designed by architect A.M. Rukhlyadev.

Внутренняя планировка здания основана на продольной и поперечной осях. Цокольный этаж разделен на две самостоятельные зоны, где южное крыло предназначено для пассажиров, северное - для сотрудников (рис. 2) Первый этаж организован по принципу сквозной анфилады (рис. 3). Из расчета нагрузки в месяцы наиболее интенсивной навигации проектировались площади двухсветных помещений - главного вестибюля, ресторана и зала ожидания. Главный вестибюль в центральной части через парадную лестницу обеспечивает пассажирам доступ к залам ожидания и судам. Периметр вестибюля окружен аркадой, формирующей обходную галерею, где с каждой стороны помещения предусмотрены выходы на улицу, а в центре четыре массивные колонны служат опорой для башни. В угловых сегментах размещались билетные кассы, помещения для дежурного и швейцара, к залу примыкали комнаты НКВД и правительственных делегаций. Коммуникационное взаимодействие между этажами осуществляется посредством двух трехмаршевых лестниц, расположенных с обеих сторон вестибюля. Сквозной проход через всё здание от северного двора к южному и два больших зала ожидания вдоль продольной оси здания обеспечивали удобное распределение пассажиропотока. На втором этаже с двух сторон были устроены хоры с боковыми помещениями, функционально разграниченными на детскую спальню, игровую комнату, прачечную и медицинский пункт с приемным отделением и боксами (рис. 4). В помещениях, примыкающих к ресторану и буфету, на первом и втором этажах размещались холодильный, овощной, мясорыбный цеха, мойка, раздаточная и другие комнаты пищеблока.

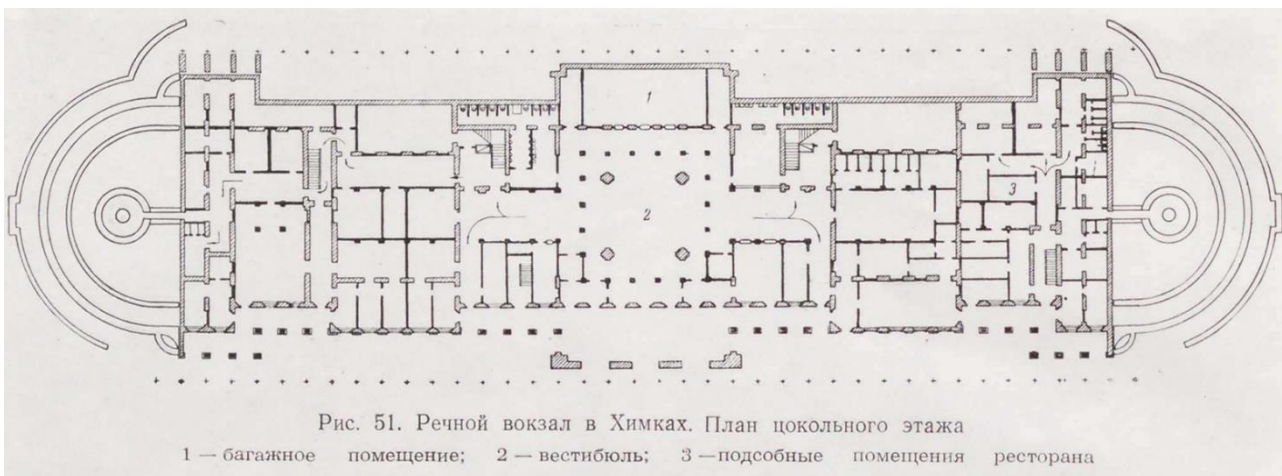


Рис. 51. Речной вокзал в Химках. План цокольного этажа

1 — багажное помещение; 2 — вестибюль; 3 — подсобные помещения ресторана

**Рисунок 2.** Речной вокзал в Химках. План цокольного этажа. Автор: архитектор А.М. Рухлядев [Архитектура речных вокзалов 1951]

**Figure 2.** Khimki River Terminal. Basement plan. Author: architect A.M. Rukhlyadev

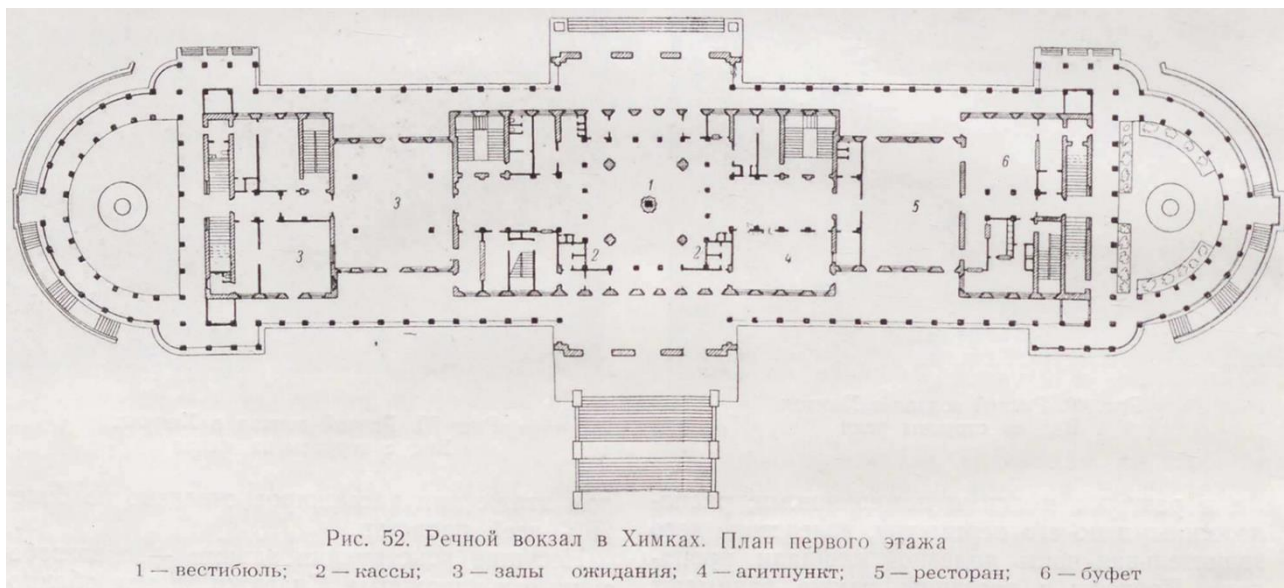


Рис. 52. Речной вокзал в Химках. План первого этажа

1 — вестибюль; 2 — кассы; 3 — залы ожидания; 4 — агитпункт; 5 — ресторан; 6 — буфет

**Рисунок 3.** Речной вокзал в Химках. План первого этажа. Автор: архитектор А.М. Рухлядев [Архитектура речных вокзалов 1951]

**Figure 3.** Khimki River Terminal. First floor plan. Author: architect A.M. Rukhlyadev

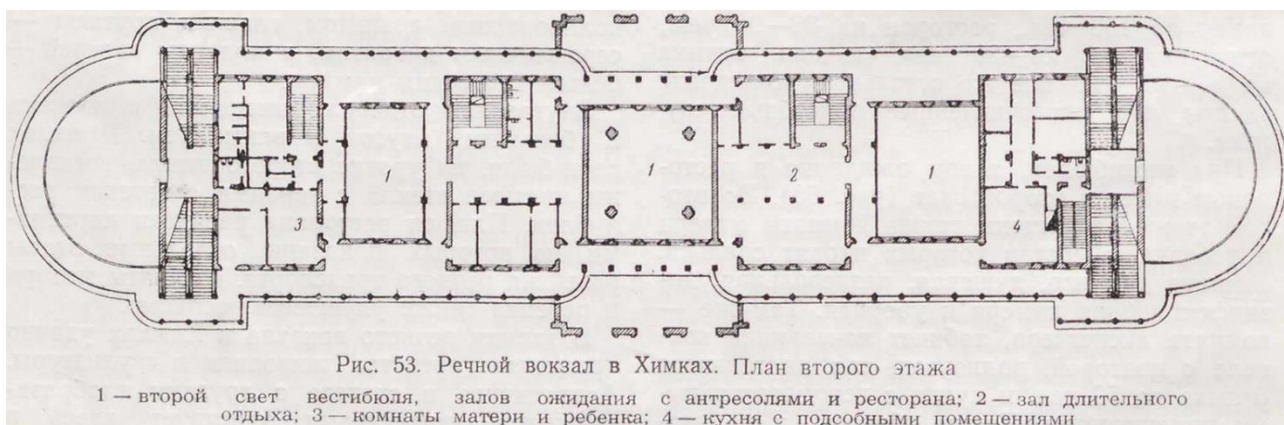


Рис. 53. Речной вокзал в Химках. План второго этажа

1 — второй свет вестибюля, залов ожидания с антресолями и ресторана; 2 — зал длительного отдыха; 3 — комнаты матери и ребенка; 4 — кухня с подсобными помещениями

**Рисунок 4.** Речной вокзал в Химках. План второго этажа. Автор: архитектор А.М. Рухлядев [Архитектура речных вокзалов 1951]

**Figure 4.** Khimki River Terminal. Second floor plan. Author: architect A.M. Rukhlyadev

Композиционное решение Северного речного вокзала основано на сочетании монументальности с легкостью, выраженных сдержанностью форм, пропорциональностью, умеренным использованием декоративных элементов на фасаде в виде оригинальной интерпретации классической архитектуры, порядком и логикой в объемно-пространственных решениях [Северный речной вокзал].

Построенный в послевоенные годы по проекту А. М. Голубева, **Красноярский речной вокзал** 1952 года (рис. 5), также служит одним из главных образцов сталинского ампира в строительстве пассажирских зданий берегового типа.

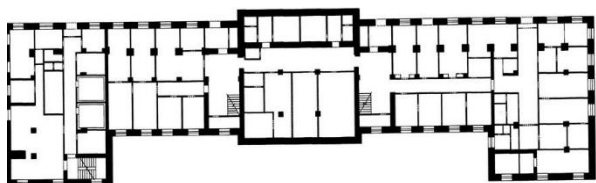


**Рисунок 5.** Красноярский речной вокзал [Речной вокзал в Красноярске]

**Figure 5.** Krasnoyarsk River Terminal

В архитектурном объеме вокзал имеет четко выраженное трехчастное построение, завершенное часовой башней со шпилем. Здание симметричное, вытянуто вдоль берега, имеет два этажа и цоколь. В центральном объеме над вторым этажом на ризалитах расположена башня-надстройка с антресолями, окруженная по периметру миниатюрной колоннадой доорического ордера, на которую поднят шпиль на ступенчатом пьедестале. Ризалиты, поддерживающие башню, решены в виде одинаковых арочных портиков на колоннах и угловых пилонах с лепниной. Аркады галерей фасадов имеют богатый декор колонн, пилястр и ордеров с растительным орнаментом и якорями. Окна в уровне второго этажа имеют декоративные ложные балкончики.

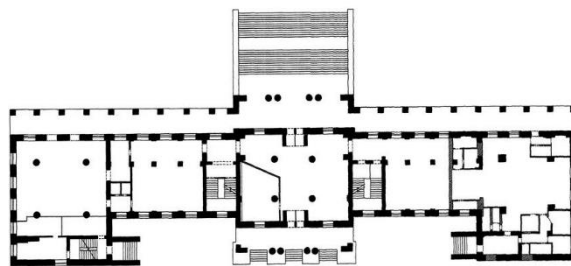
Планировочная схема вокзала коридорно-анфиладная, пространство основных помещений разбито колоннами. В цокольном этаже предусмотрено размещение багажного отделения, камеры хранения для ручной клади, радиозула, светосигнализационной, аккумуляторной и других технических и служебных помещений [Речной вокзал Красноярск] (рис. 6). В центральной части первого этажа располагается просторный вестибюль с прямым выходом к набережной, открытая центральная лестница, а также две внутренние лестницы, осуществляющие связь между первым и цокольным этажами (рис. 7). Торцевые части здания отведены под залы ожидания и кафе, которые связаны с вестибюлем через коридоры и имеют самостоятельные выходы к галерее и центральной лестнице, ведущей к набережной. Доступ к башне-надстройке обеспечен по левой парадной лестнице, примыкающей к вестибюлю, а служебные лестницы расположены в ризалитах (рис. 8). На втором этаже располагаются административные помещения и гостиница [Речной вокзал в Красноярске] (рис. 9).



**Рисунок 6.** План цокольного этажа [Здание Речного вокзала в Красноярске]

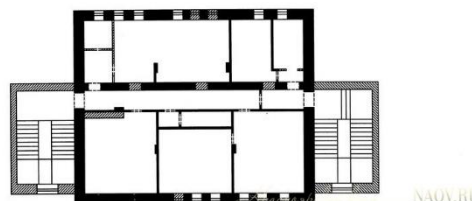
**Figure 6.** Basement floor plan

Красноярский речной вокзал стал важным событием в архитектурной жизни краевого центра, его объем удачно вписался в планировочную структуру города [Здание Речного вокзала]. Вокзал является важным компонентом панорамы набережной в границах исторического центра, где здание занимает доминирующее положение в его застройке, формируя силуэт города со стороны реки и в городской среде [Речной вокзал в Красноярске].



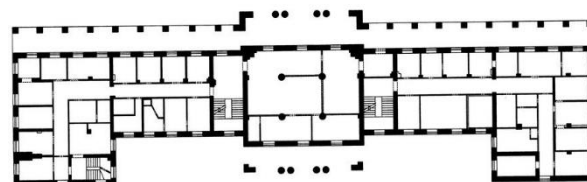
**Рисунок 7.** План первого этажа [Здание Речного вокзала в Красноярске]

**Figure 7.** First floor plan



**Рисунок 8.** План третьего этажа-башни [там же]

**Figure 8.** Plan of the third floor-tower



**Рисунок 9.** План цокольного этажа [там же]

**Figure 9.** Basement floor plan

Архитектура речных вокзалов периода 1930-1955 годов отражает эпоху сталинского ампира. Для этих зданий характерна симметричная композиция с центральным выступающим объёмом, увенчанным башней и шпилем. Фасады украшались богатым декором - колоннады, арки, террасы и лепнина. Основное внимание уделялось освоению классического наследия и синтезу искусств, что подчёркивало идеологически «правильное» направление, чаще ставя эстетические задачи выше функциональных.

Во второй половине XX века к поиску нового архитектурного языка привело постановление 1955 года «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве». Такое нововведение спровоцировало смену тенденций в архитектуре, которая ознаменовалась появлением советского модернизма и функционализма. Акцент сместился на функциональность зданий и лаконичность форм [Советский модернизм].

Новое видение в архитектуре обернулось тем, что **речной вокзал в Омске**, который планировали построить по прототипу красноярского, стал одним из лучших примеров советского модернизма в Сибири.

Строительство омского речного вокзала завершили в 1964 году на месте старых речных сооружений барачного типа, стоявших на берегу с 1934 года с дебаркадером 40-х годов. Проект комплекса речного вокзала с элементами городской инфраструктуры разработали архитекторы Т. П. Садовскому и С.М. Михайлову (рис. 10).



**Рисунок 10.** Речной вокзал и птичка (фоновое фото школьного альбома). 1980–1981, Россия, Омская область, Омск [Речной вокзал и птичка]

**Figure 10.** River Station and a Bird (background photo from a school album). 1980–1981, Russia, Omsk Region, Omsk.

Омский речной вокзал выделялся на фоне более ранних проектов для других городов не только архитектурным стилем, но и принципами композиции. Месторасположение участка проектирования сыграло ведущую роль в формировании облика здания: находясь на стыке двух рек, комплекс воспроизводил в плане угловатые очертания стрелки, органично вписываясь в окружающее пространство.

Фасады речного вокзала отличались разнообразием благодаря ленточному остеклению, глухим бетонным объемам стен и легким конструкциям стоек и перекрытий. Кульминацией всей композиции стала башня в центральной части здания, выступающая за линию фасада со стороны Иртыша, а её смотровая площадка стилистически напоминает рулевую рубку. Большая площадь остекления придавала всему комплексу ощущение простора и плавности перехода из городской среды к реке.

Внутреннее пространство речного вокзала включало несколько основных блоков помещений — административно-служебные, подсобно-технические и помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров: операционные залы, залы ожидания, комнату матери и ребенка, ресторан, кафе-буфеты, торговые киоски, справочное бюро, почту-телеграф [Советский модернизм].

Одним из примеров функционализма, пришедшего на смену неоклассицизму, в архитектуре пассажирских зданий служит **речной вокзал в Нижнем Новгороде**, построенный в 1964-ом году по проекту М.И. Чурлина и Л.С. Смирновой (рис. 11). Здание, как и большая часть речных вокзалов, по пространственной композиции напоминает речное судно, имея вытянутую форму и террасное повышение высоты к центральной части. Центральный объем часовой башни со шпилем и два боковых корпуса делают здание симметричным. Если композиционный объем руководствуется прежней логикой в поиске формы, то фасадные решения сильно отличаются от предыдущей тенденций в архитектуре. Фасадное решение отражает функциональное назначение здания, его соответствие типологии общественных сооружений данного типа, а также приверженность тематике водной среды и речного пространства. Особую выразительность строению придает застекленный фасад, который символически перекликается с образом реки, подчеркивая связь между архитектурой вокзала и его окружением.



**Рисунок 11.** Речной вокзал в Нижнем Новгороде. Автор: архитектор М.И. Чурилин. 1964 [Анализ опыта]

**Figure 11.** River Station in Nizhny Novgorod. Author: architect M. I. Churilin. 1964

В цокольном этаже здания вокзала размещались управление речного пассажирского агентства, камера хранения ручной клади и другие службы. На первом этаже находились ресторан, рассчитанный на 80 посетителей и открывающий вид на реку Волгу, а также две зоны ожидания: малый зал и большой зал вместимостью до 480 пассажиров. В период остановки навигации большой зал использовался как кинотеатр, в малом зале экспонировали выставки и проводили концерты. Третий и четвертый этажи были выделены под гостиницу на 100 номерных мест — двухместными и люкс, а пятый этаж занимала галерея открытого типа с кафе [Гордин, Гордина 2022] (рис.12). Архитектурная концепция вокзала отличалась многофункциональностью и была адаптирована к круглогодичному использованию. В период

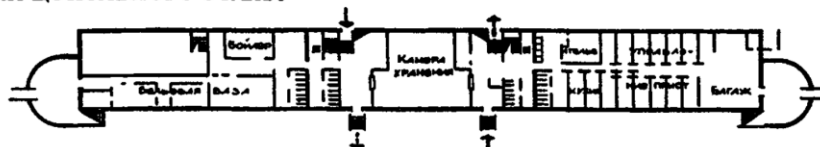
активной навигации комплекс служил для выполнения своей ключевой роли, обеспечивая обслуживание пассажирских перевозок, а в зимний период превращался в культурный центр, предоставляющий

пространственные ресурсы для проведения кинопоказов, выставочных мероприятий и концертных программ.

#### ПЛАН ПЕРВОГО ЭТАЖА



#### ПЛАН ЦОКОЛЬНОГО ЭТАЖА



**Рисунок 12.** Речной вокзал в г. Нижний Новгород. (архитекторы П.И. Чурилин, Л.С. Смирнова) [Рекомендации]  
**Figure 12.** River Station in Nizhny Novgorod. (architects P.I. Churilin, L.S. Smirnova)

Из характерных черт при проектировании зданий речных вокзалов оставались неизменны перечень помещений и ассоциативный ряд с речным судном, палубами и корабельной рубкой. В композиционном построении объема, отойдя от строгих границ неоклассицизма, функционализм и модернизм обладали возможностью создания уникального архитектурного решения для каждого города.

Активное строительство речных вокзалов обхватило и некоторые сибирские города. В 1960-х годах обслуживание флота в Новосибирске осуществлялось посредством двух пристаней. Со временем они утратили свою способность обеспечивать должную пропускную мощность для крупного воднотранспортного узла, что существенно ограничило возможности транспортной инфраструктуры региона. Был объявлен конкурс на проект речного вокзала от Гипроречтрансa, где речной вокзал рассматривался не как отдельно стоящее здание, а в комплексе с гостиницей и рестораном. Здание новосибирского речного вокзала было принято в эксплуатацию в 1974 году по проекту архитекторов А.А. Воловика, Ю.А. Захарова и М. М. Пирогова [Речной вокзал 1] (рис. 13).

Архитектура речного вокзала Новосибирска характеризовалась лаконичным прямоугольным объемом, вытянутым вдоль реки. Здание, отличающееся легкостью, обладало ясными и выразительными формами [Речной вокзал 2]. Большие плоскости витражей на речном фасаде создавали ощущение воздушности и ассоциировались с водной стихией. Фасад, обращенный к городу, был решен в более пластичных и массивных формах. Горизонтальный корпус вокзала перекрывала широкая консольная плита, выступающая до четырех метров по периметру. Эта плита выполняла две функции: затемняла южные помещения и

создавала дополнительное пространство для пассажиров в пиковые периоды. Функциональное разделение было достигнуто за счет контраста горизонтальных и вертикальных объемов: служебные помещения были выделены в выступающий вертикальный блок, напоминающий рулевую рубку, горизонтальная часть предназначалась для пассажирского обслуживания, а гостиница, являясь высокой вертикальной доминантой, завершала композицию [Речной вокзал 1]. Гостиница, узкая и высокая, служила композиционным противовесом низкому и длинному объему вокзала. Она была удачно интегрирована в прибрежное пространство по своим габаритам и масштабу, однако ее стеновые поверхности нуждались в более выразительной пластической проработке [Речной вокзал 2].



**Рисунок 13.** Речной вокзал [1970-е гг.]. Арх. А.А. Воловик, Ю.А. Захаров, М.М. Пирогов. Из личного фотоархива Г.В. Жаннина-Перро [Речной вокзал 1]

**Figure 13.** River terminal [1970s]. Arch. A.A. Volovik, Yu.A. Zakharov, M.M. Pirogov. From the personal photo archive of G.V. Zhannin-Perrault

Здание вокзала имело три этажа: цокольный, первый и второй. На первом этаже находились вестибюль с гардеробом, кафе на 70 посетителей, парикмахерские, почтовое и телеграфное отделения, торговые точки, а также офисы дирекции и администратора. Движение пассажиров пригородных, транзитных и местных направлений было рационально организовано для разделения пассажиропотоков. Главный вход в вокзал, выходящий на привокзальную площадь, вел в операционный зал. Оттуда можно было попасть на перрон напрямую по открытой лестнице или через вестибюль цокольного этажа. Ресторан имел отдельный вход со стороны города, расположенный в центре здания. Летняя терраса при ресторане позволяла значительно расширить количество мест для посетителей. К зданию речного вокзала примыкала двенадцатиэтажная гостиница на 400 мест, разработанная по типовому проекту.

Здание Новосибирского речного вокзала, являясь важным градостроительным узлом города, символизирует новый этап в развитии архитектурных стилей, демонстрируя через ясные формы и лаконичные линии советского модернизма его значимость в городском силуэте. Архитектура комплекса речного вокзала отличается строгостью, отсутствием избыточных деталей и украшений [Речной вокзал 1].

Речные вокзалы с 1960-х годов, представлявшие собой бетонные конструкции с обширным панорамным остеклением, вытягивались вдоль берега, стирая грань между зданием и водной гладью. Их отличала лаконичность и продуманная функциональность. Строгий облик зданий подчеркивался торжественностью фасадного остекления, их мощный объем смягчался отсутствием лишних деталей и большими стеклянными поверхностями. Плоские крыши с навесами акцентировали внимание на витражах и главной композиционной доминанте — выразительной вертикальной части.

Речные вокзалы 1970–80-е гг. в большинстве случаев строились по проектам разделенных предприятий Гипроречтранс. Формирование архитектуры сооружений было схоже с предыдущими периодами — строгая, без лишних деталей и украшений, в приоритете были простота и функциональность. Здания, как правило, возводились из бетона, с характерными остекленными фасадами и террасами. Главной идеей стало создание образа теплохода, где башня-мачта играла роль узнаваемого элемента. Низкие, вытянутые вдоль реки постройки с панорамным остеклением со стороны реки часто дополнялись многоэтаж-

ными гостиницами, которые служили вертикальными доминантами, формируя композицию главной части набережной.

Например, по проекту Ленгипроречтранс в 1972 году в Архангельске состоялось официальное открытие нового объединенного морского и речного вокзала (рис. 14). Архитектурное решение здания, выполненного в виде низкой, вытянутой по горизонтали бетонной постройки с непрерывным панорамным остеклением и выделяющейся прямоугольной башней, создавало узнаваемый образ теплохода, характерный для того времени. Внутреннее пространство вокзала было спланировано с учетом всех необходимых функций по устоявшемуся перечню помещений: билетные кассы, залы ожидания, почта, справочное бюро, помещения бытового обслуживания (парикмахерская, видеосалон), ресторан, зал для показа фильмов и проведения собраний, небольшая гостиница [Архангельский речной морской вокзал].



**Рисунок 14.** Морской речной вокзал. Начало 1980-х [Морской речной вокзал]

**Figure 14.** Marine river terminal. Early 1980s

Эксперименты с архитектурными формами речных вокзалов продолжались, многим хотелось оставить свой вклад при проектировании таких знаковых объектов в городах. Так в 1977 году был построен один из прекрасных примеров советского модернизма — комплекс зданий речного вокзала в Ростове-на-Дону по проекту В. Кубасова, архитектора Ю. Алексева и инженеров Н. Соколова и И. Мурованного. (Рис. 15) Вокзальный комплекс состоит из здания пассажирского терминала, одиннадцатизэтажной гостиницы и причала с пристанями [Речной вокзал в Ростове]. Пассажирский терминал отличался динамичным сочетанием бетонных плоскостей, сквозных галерей и переходных пандусов-трапов. Вытянутое по горизонтали здание образно перекликается с конфигурацией пассажирских теплоходов. Вертикаль гости-

ницы, входящей в комплекс, визуально разделяла горизонтальный объем терминала. Выступающие блоки гостиничных номеров с трапециевидными стенами-пилонами создавали выразительный и необычный облик, контрастирующий с более статичной архитектурой предыдущих лет.



**Рисунок 15.** Речной вокзал 1977–1980, Россия, Ростовская область, Ростов-на-Дону, Ленинский район (РД) [Речной вокзал 3]

**Figure 15.** River Station 1977–1980, Russia, Rostov Oblast, Rostov-on-Don, Leninsky District (RD)

Архитекторы этого спроектировали сложное по структуре сооружение с простыми и понятными формами. Вместо привычных балконов и террас появились теневые навесы и многомаршевые лестницы. В архитектуру речных вокзалов вернулась асимметрия, свойственная авангарду.

Несмотря на снижение популярности речных вокзалов после 1980-х годов, их строительство продолжалось. Архитектурный облик зданий по-прежнему черпал вдохновение в образе теплохода, чьи формы находили отражение в планировке и объеме. В фасадных решениях прослеживалось возвращение к классическим элементам: многоярусные конструкции с центральной башней и шпилем, террасы, напоминающие парусники, и широкое панорамное остекление. Однако, прежняя строгая привязка к береговой линии утратила свою обязательность, а единый подход к формированию зданий исчез. Появились вокзалы, расположенные перпендикулярно берегу, опирающиеся на колонны, уходящие в воду, а также здания полукруглой или произвольной формы.

Новое здание речного вокзала на юге Москвы открыло двери для пассажиров в 1985 году (рис. 16). Архитектура здания состоит из 3-х этажного в плане объема, имеющего посередине декоративную башню со шпилем и открытую террасу. Аналогично другим проектам в нем заложен образ теплохода. Главный фасад остеклен, имеет большой компас и скульптуры.



**Рисунок 16.** Южный речной вокзал 1985 – 1986, Россия, Москва, ЮАО, Нагатинский затон [Южный речной вокзал]

**Figure 16.** Southern River Terminal 1985-1986, Russia, Moscow, South Administrative Okrug, Nagatinsky Zaton

## Выводы

Речной вокзал является важным элементом структуры города, именно он символизирует связь города с речными путями, олицетворяя образ города, его ворота для прибывающих из других регионов по реке. Архитектура зданий речных вокзалов уникальна тем, что является очень молодой и из-за малого опыта строительства до сих пор не имеет фундаментальных основ проектирования. Несмотря на относительную новизну в архитектуре и отсутствие устоявшихся принципов проектирования, практика строительства речных вокзалов уже позволила выявить ряд характерных черт в их архитектурно-пространственных решениях.

Важно отметить, что при создании проекта речного вокзала архитекторы работают не только над самим зданием, но и со всей прилегающей инфраструктурой и городской застройкой. Функциональное и планировочное решение должно учитывать множество факторов: от градостроительных и технологических до социально-экономических и экологических. Поэтому проектирование речных вокзалов требует комплексного подхода, рассматривающего их как организирующий центр набережной, влияющий на облик всего прилегающего архитектурного ансамбля.

Рассмотренные здания речных вокзалов имеют крупные объемы и силуэт, ассоциирующийся с теплоходом, поскольку они обзреваяются с реки на далеком расстоянии. Одним из основных элементов архитектурной композиции здания речного вокзала является хорошо выявленный главный вход со стороны города и реки, подчеркнутый, как правило, увеличением центрального объема здания или другими акцентами, возведенными над ним башней или навесом.

Частым приемом являются террасы, которые придают зданиям вокзалов легкость и напоминают палубы теплоходов. При планировочной организации пространства необходимо учитывать потребности пассажиров в получении комфортных условий для их пребывания в ожидании водного транспорта. Так популярность речных вокзалов повлияла на разработку типовых проектов, целью которых являлось создание единого образа речной архитектуры.

## Список литературы

1. Северный речной вокзал: История. Архитектура. Реставрация / составление, вступительные статьи Е. Ю. Желудковой, В. М. Кувшинникова, К. Д. Беляева. М. : Фонд «Связь Эпох», 2021. 176 с.
2. Гордин А.А., Гордина Е.Д. Речной вокзал в историко-архитектурном облике Нижнего Новгорода // Вестник архивиста. 2022. №4. С. 1248–1261.
3. Архитектура речных вокзалов и павильонов / Б. В. Ионов. — Москва: Государственное издательство литературы по строительству и архитектуре, 1951. — 107 с., ил.

## Список источников

1. Речной вокзал // Библиотека сибирского краеведения [Электронный ресурс]. URL: <https://bsk.nios.ru/content/rechnoy-vokzal> (дата обращения: 05.12.2024).
2. Речной вокзал Красноярска // rdbo.ru [Электронный ресурс]. URL: <https://rdbo.ru/?menu=KrasnoyarskRiverStation> (дата обращения: 23.06.2025).
3. Речной вокзал в Красноярске по ул. Дубровинского, 1 // Красноярский край. История архитектуры [Электронный ресурс]. URL: <https://naov.ru/objects/rechnoyi-vokzal-v-krasnoyarske-po-ul-dubrovinskogo-1.html> (дата обращения: 23.06.2025).
4. Здание Речного вокзала в Красноярске // Красноярский край. История архитектуры [Электронный ресурс]. URL: [https://naov.ru/articles/88\\_zdanie-rechnogo-vokzala-v-krasnoyarske.html](https://naov.ru/articles/88_zdanie-rechnogo-vokzala-v-krasnoyarske.html) (дата обращения: 20.06.2025).

5. Советский модернизм по-омски: как строили речной вокзал // NGS55.RU Омск онлайн [Электронный ресурс]. URL: <https://ngs55.ru/text/gorod/2020/09/21/69472447/> (дата обращения: 19.06.2025).
6. Речной вокзал // novosibdom.ru [Электронный ресурс]. URL: <https://nsk.novosibdom.ru/node/287> (дата обращения: 06.07.2025).
7. История создания Гипроречтранс // ГИПРОРЕЧТРАНС [Электронный ресурс]. URL: <https://giprt.ru/okompanii.html> (дата обращения: 19.08.2025).
8. Архангельский речной морской вокзал // Проза.ру [Электронный ресурс]. URL: <https://proza.ru/2021/11/19/1381> (дата обращения: 16.08.2025).
9. Речной вокзал в Ростове предложили перевести в статус объекта культурного наследия // Новостной портал «Кто главный» [Электронный ресурс]. URL: <https://kg-rostov.ru/news/rechnoy-vokzal-v-rostove-predlozhili-perevesti-v-status-obekta-kulturnogo-naslediya/> (дата обращения: 19.12.2024).
10. Морской речной вокзал. Начало 1980-х. Источник: Морской речной вокзал. Начало 1980-х // Старый Архангельск [Электронный ресурс]. URL: [https://pastar.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=6692:morskoj-rechnoj-vokzal-nachalo-1980-kh&catid=97&Itemid=105](https://pastar.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=6692:morskoj-rechnoj-vokzal-nachalo-1980-kh&catid=97&Itemid=105) (дата обращения: 06.07.2025).
11. Речной вокзал и птичка // Retro View of Mankind's Habitat [Электронный ресурс]. URL: <https://pastvu.com/p/454575> (дата обращения: 19.06.2025).
12. Анализ опыта реновации речных вокзалов // HSE Art and Design School [Электронный ресурс]. URL: <https://hse.design.ru/books/project/43e566df287b45cf8c55579d7439fd66> (дата обращения: 04.07.2025).
13. Рекомендации по проектированию вокзалов // Нормативные базы/ГОСТ/СП/СНиП [Электронный ресурс]. URL: <https://files.stroyinf.ru/Data1/5/5259/index.htm> (дата обращения: 03.07.2025).
14. Речной вокзал // Retro View of Mankind's Habitat [Электронный ресурс]. URL: <https://pastvu.com/p/1409927> (дата обращения: 06.07.2025).
15. Строительство и архитектура Москвы. 1986. №10.

## References

Материал передан в редакцию 22.09.2025.