

---

## Транспорт: новый взгляд на создание музейного пространства

*Джанджугазова Е.А.*

Городской общественный транспорт с полным правом может быть отнесен к отраслям техники, испытавшим в 1990-е гг. очередной подлинно революционный скачок своего развития, что возбуждает широкий интерес ко всей проблематике городского транспорта в целом, включая историю развития отрасли. На этой волне у многих горожан возникает естественное «ностальгическое» желание сохранить для потомков транспортные средства, которые в последнее время очень быстро стали изыматься из эксплуатации.

Хотя для России широкомасштабная модернизация транспорта еще только предстоит, используя все же привычную логику «догоняющего развития», уже сегодня можно вдумчиво проанализировать опыт стран Западной Европы, занимающихся организацией профильных музеев транспортных средств. Существующие отечественные отраслевые музеи Москвы, Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Екатеринбурга и других городов сталкиваются с тем, что техническая революция приводит к заметному пополнению соответствующих музейных фондов одновременно с расширением круга задач, выдвигаемых жизнью перед отраслевыми музеями.

Совершенно естественно, что им становится все труднее организовывать свою работу на прежних площадях и в прежнем музейном пространстве. В частности, буквально переполненным разнообразными экспонатами оказался Музей лондонского транспорта, располагающийся с 1980 г. в здании бывшего крытого

рынка 1871 г. постройки на Ковент-Гарден, — одной из центральных, наиболее посещаемых туристами площадей британской столицы. В условиях мегаполиса подобные проблемы требуют принятия особых нетрадиционных решений, и оно было найдено за счет кардинальной интенсификации использования имевшихся площадей с опорой на новейшие достижения экспозиционного дела и дизайна.

В результате после проведенной реэкспозиции посетители музея стали переходить от раздела к разделу через салон вагона метро, также являющегося экспонатом выставки, а еще в один из уголков музейного зала можно было попасть только лишь под днищем приподнятого на специальных подставках знаменитого лондонского двухэтажного омнибуса. Однако посетителям это очень понравилось, они, сами того не осознавая, включились в увлекательный процесс активного изучения экспонатов, когда каждый на минуту смог почувствовать себя пассажиром этого ретроавтомобиля. Обновленному таким образом музею удалось воспроизвести этими специфическими средствами суетливо-хаотичную обстановку «часа-пик» в одном из крупнейших городов планеты. Несомненно, что такой интересный ход раздвинул привычные рамки формирования музейного пространства, но не решил всех проблем, так как реэкспозиция все равно не позволила разместить в здании на Ковент-Гарден все вновь выявленные отраслевые реликвии: многое продолжало сохраняться на транспортных предприятиях.

Действительно, решить проблему удалось лишь с возведением в 1999 г. на западной окраине Лондона Acton Town так называемого «Депо» — музейного депозитария с возможностью ограниченного доступа экскурсантов. К слову сказать, подобные процессы реформирования музейного пространства стали проходить и в других странах Европы — Германии, Франции, Испании, Португалии и пр.

Вообще, следует отметить, что музеефикация технического наследия началась практически по всей Европе. Так, одновременно по обе стороны Берлинской стены в конце 1960-х гг. она протекала почти с одинаковым энтузиазмом. Однако если на «Западе» в ангарах автобусного парка «Бритц» были постепенно собраны реликвии всех видов городского транспорта, включая метрополитен, то общественность тогдашней столицы ГДР сосредоточилась почти всецело на сохранении материального наследия городского трамвая.

Начав сбор и реставрацию исторической техники на базе трамвайного депо «Кепеник», энтузиасты получили к началу 1980-х гг. в свое распоряжение более отдаленное, утратившее сугубо транспортную значимость депо «Альт Шмеквиц», а ведущую к нему живописную трамвайную линию постройки 1912 г. задумывалось сделать заповедной, с регулярным движением музейного подвижного состава различных эпох.

Следует подчеркнуть, что в разных странах проблема отраслевых музеев решалась по-разному, хотя все они испытывают дефицит выставочных площадей и, следовательно, стремятся как-то более эффективно организовать музейное пространство. Не лишним будет заметить, что транспортники, традиционно выступающие пионерами в области внедрения технических новшеств, и сегодня активно поддерживают новейшие научно-технические достижения и разработки и в том числе в области сохранения исторического наследия, сосредоточенного в отраслевых музеях.

Современный музей вообще очень трудно представить без проектной деятельности, направленной на создание современной экспо-

зиции. Интересные социокультурные проекты — это особая часть музейной жизни, определяющая статус и формирующая специфическое музейное пространство, которое постоянно видоизменяется и совершенствуется.

Сегодня оно не ограничивается только выставочными залами и может занимать целые площади, кварталы и даже города. Единое музейное пространство создается для реализации смелых творческих проектов, так как современный музей — это открытая система, максимально приближенная к своей аудитории.

Как ни странно, значительное количество профильных музеев транспорта созданы отнюдь не по инициативе властей, а отдельными неравнодушными людьми или целыми группами энтузиастов. Фактически такой музей задумывается и создается как частная инициатива, люди как бы придумывают свой музей сами. Однако идея музея находит воплощение не только в создании традиционной экспозиции, но и в организации особого типа музейного пространства, обустроенного в разных вариантах: в собственной квартире, доме, дворе, заброшенном ангаре и пр.

И несмотря на объективные сложности, основная тема научных и технических музеев «Придумай свой музей» весьма популярна у самых разных людей, особенно у собирателей, коллекционеров, людей, занимающихся благотворительностью и иной социальной деятельностью, связанной с сохранением историко-культурного и технического наследия. Среди них встречаются очень состоятельные и весьма скромного достатка, интеллектуалы и вполне обычные люди. Однако все они имеют схожие цели и родственные интересы, направленные на создание музейной экспозиции, позволяющей продемонстрировать собранные предметы. Успешная организация подобной идеи активизирует четыре наиболее важные проблемы:

***Проблема первая: Как органично интегрировать науку, технологию и культуру?***

Решая эту проблему, следует найти ответы на несколько вопросов. Какой объем научно-

технического наследия сегодня интегрирован в культурное наследие? Какова роль технологических музеев в технологическую эру? Должна ли меняться политика музеев в технологическую эру, если да, то как? Как современные перемены в науке и технике влияют на эволюцию музеев?

Ответить на эти вопросы невозможно без понимания основных тенденций и перспектив развития музейного пространства.

***Проблема вторая: Как создать музейное пространство?***

Прежде всего, нужно понять, что пространство — это не только площадь музея вместе с окружающей обстановкой, музейными зданиями (спроектированными для этого музея или адаптированными для него), но это также и культурное пространство индустриального и культурного наследия, хранящегося как в рамках коллекции музея, так и вне их. Особым музейным пространством можно считать окружающую среду, хранящую память об уходящей эпохе: историко-культурные и природные ландшафты, объекты архитектуры, предметы быта и пр.

Музейное пространство также включает в себя сотрудничество с образовательными, научными, государственными или частными организациями, создающее особый информационный фон и энергетику.

***Проблема третья: Как экспонировать научно — техническое наследие?***

Учитывая общечеловеческую природу научных открытий и технических изобретений, насколько могут или должны отличаться экспозиции научно-технических музеев в различных странах, городах и культурных регионах? Какова роль исторического и социального контекста в экспонировании таких материалов? Что делает научно-технический объект «аутентичным»? Какова роль мультимедиа и интерактивности в этом контексте?

Успешное решение этих задач позволяет сделать музейную экспозицию живой и мак-

симально приближенной к потребителям. Широкое использование интерактивных информационных технологий делает музейное пространство не только открытым, но и широко востребованным совершенно разными группами людей. В этой связи отраслевые музеи перестают быть узкопрофильными или элитарными, так как их экспозиции в одинаковой степени интересны как изобретателям-энтузиастам, так и обычным потребителям.

***Проблема четвертая: Как воплотить мечту и создать музей?***

Главное, конечно, сформировать концепцию организации музейного пространства, которая должна основываться на возможностях и особенностях коллекции, способной со временем превратиться в постоянную экспозицию будущего музея.

Как уже отмечалось, зарубежные профильные транспортные музеи организуют свою деятельность на основе двух важнейших принципов: максимально приближаясь к потребителям и органично вписываясь в окружающую среду. Вместе с тем и в России есть интересный опыт создания музеев транспорта и запоедных транспортных маршрутов, которые не только разнообразят туристское предложение, но и дают возможность по-новому организовать городское музейное пространство.

***Государственный Политехнический музей***

Политехнический музей в Москве — один из старейших музеев мира и крупнейший технический музей России, основан в 1872 году. Его коллекции являются национальным достоянием. Согласно решению Правительства, музей относится к особо ценным объектам культурного наследия Российской Федерации. Старинное здание, расположенное в самом центре Москвы, строилось по проектам известных архитекторов И.А. Монигетти, Н.А. Шохина, А.Е. Вебера, князя Г.И. Макаева, И.П. Машкова. Общая площадь экспозиции огромна — более 10000 кв.м., в фондах музея хранится свыше 170 000 предметов, его ежегодно посещает бо-

лее 450 тыс. человек. Музейное собрание охватывает большинство направлений техники, промышленности и науки и состоит из 150 музейных коллекций [4].

Особый интерес вызывает отдел транспорта, в котором хранятся экспонаты, считающиеся гордостью музея. Начало автомобильной коллекции было положено в 1934 г. Сама экспозиция размещена в 9 залах цокольного этажа здания и дает возможность поближе познакомиться с историей развития транспорта.

Первыми встречают посетителей уникальные автомобили конца XIX—начала XX века. Главная достопримечательность, давно и прочно ассоциирующаяся с Политехническим музеем, — это «Руссо-Балт», легковой автомобиль модели К12/20 выпуска 1911 года, — единственное напоминание о российской дореволюционной промышленности. А ведь только один автомобильный отдел Русско-Балтийского вагонного завода, построивший эту машину, превосходил по качеству и объемам выпуска многие европейские автомобильные фирмы вместе взятые.

В выставочной экспозиции представлены грузовые автомобили СССР 1920—1940-х годов, среди них пожарный АМО-Ф15, «полторка» ГАЗ-АА и трехтонка ЗИС-5В. Легковые автомобили довоенной поры — это НАМИ-1 и ГАЗ-А, ГАЗ-М1 «Эмка» и предшественники «Москвича» — автомобили КИМ. Послевоенный период истории автопрома представляют «Победа», амфибия и ГАЗ-67Б. Дополняют экспозицию крупномасштабные модели автомобилей несохранившихся марок, двигатели и всевозможная атрибу-



*Легендарный «Руссо-Балт» в экспозиции Политехнического музея*

тика. Оформление автомобильных залов сложилось достаточно давно, большинство помнит его со времен школьных экскурсий, однако радуется, что интерес к экспозиции не потерян, и сегодня в девяти уютных залах много молодежи, особенно в залах, хранящих коллекцию мотоциклов, имеющих интересное оформление и освещение.



*Собрание мотоциклов периода 1899—1979 гг.*

Коллекция мотоциклов размещена на фоне живописных панно, передающих атмосферу и стиль исторической эпохи. Бесценны экспонаты начала XX века — трицикл «Кудель» 1899 г., мотоцикл «Россия» рижской фабрики А. Лейтнера 1903 г., московский мотоцикл «Moto-Reve-Dux» 1909 г. и другие из двух десятков представленных экспонатов, отражающих все исторические этапы развития отечественной мототехники.

Живой интерес у посетителей вызывает открытый в 2001 г. новый раздел экспозиции, посвященный истории велосипеда. Этот совсем небольшой новый раздел очень гармонично вписался в экспозицию транспорта. Для зрительного увеличения его объема использован



*Знаменитый «косторяс» в собрании велосипедов Политехнического*

эффект зеркальной стенки, в зале в форме амфитеатра предусмотрены посадочные места, что позволяет внимательно рассмотреть интересные экспонаты: деревянный велосипед «костотряс», рижский велосипед «Россия» А. Лейтнера, московский «Дукс», огромное колесо «паука» производства машиностроительной компании «Ковентри» и другие велораритеты конца XIX—начала XX века.

Подводя итог краткому рассказу об экспозиции транспорта в Политехническом музее, нельзя не отметить, что, несмотря на высокий авторитет и популярность, его не обошли злободневные проблемы российских музеев: недостаточное финансирование, дефицит площадей, технологическое отставание и пр. Вместе с тем музей, несмотря на объективные трудности, продолжает развиваться. Разработана перспективная концепция музея, предусматривающая появление собственной «базы развития», объединяющей хранилище и реставрационные мастерские, а также приращение музейного пространства за счет уникальной экспозиции, посвященной истории философии техники. Несомненно, эти новшества коснутся и раздела транспорта, и он станет еще интереснее, особенно для молодежи, хотя и сегодня жаловаться не приходится — посетителей не мало.

В основном это школьники и студенты, которых с каждым годом становится больше, и это вселяет надежду.

Редакция журнала благодарит Дирекцию Политехнического музея за предоставленную возможность опубликовать фото экспонатов из собрания «Транспорт».

#### *Музей ретро-автомобилей*

Этот рассказ посвящен «Музею ретро-автомобилей» на Рогожском валу. Он находится практически в центре Москвы, хотя в послевоенные годы это считалось окраиной, где строились новые автобазы, которые уже не выглядели как довоенные гаражи, но еще не «дотягивали» до современных автокомбинатов. Из таких многопролетных павильонов в разных концах Москвы по утрам выезжало множество нужных горо-

ду автомобилей. Автобаза на Рогожском валу держалась, наверное, дольше всех и даже обзавелась собственным памятником — при воротах на пьедестале здесь стоял седельный тягач ГАЗ-51П. Сейчас у входа посетителей встречает Москвич-407 с рекламным щитом музея. Ангар музея заполнен интересными музейными автомобилями. Среди них легковушки разных лет, стран и марок, всего несколько десятков машин. Основу экспозиции составило семейное собрание известных московских коллекционеров Чудаковых. К ним добавились шикарные роллс-ройсы «Московского спортивного клуба», экспонаты «Салона карет Сергея Пупынина», коллекции старинных предметов и атрибутики. Музей еще очень молод и пока не разработал четкую концепцию выставочного пространства, но уже сформулировал концептуальную идею, выраженную в форме девиза: «Наши ретро-автомобили помогут Вам оказаться в атмосфере времен далекого прошлого. Вы ощутите дух того времени, когда автомобиль был не только роскошью и предметом гордости, но и необычным удивительным явлением!»

Основу экспозиции музея составляют автомобили из коллекции «Моторы Октября», среди них довоенные ГАЗ-А и знаменитая «Эмка», машины сталинской эпохи: военная трехтонка ЗИС-5 и представительский ЗиС-110. Вся линейка «Москвичей»: от редчайшего КИМ-10 и «Москвич» 400-421 (сохранился единственный экземпляр) до последних моделей завода, сообщает сайт музея [5].

#### *Ломаковский музей старинных автомобилей и мотоциклов*

«Какой русский не любит быстрой езды...» Пожалуй, любовь к автомобилям — это национальная черта. Мы как-то по-особенному относимся к этому виду техники, а некоторые наши граждане просто одержимы автомобилями, и неслучайно коллекционирование ретро-автомобилей для многих стало не просто хобби, а образом жизни.

За 40 лет энтузиасты Ломаковы собрали уникальную автомобильную коллекцию — 130 исторических автомобилей и мотоциклов.

От мотоцикла «Пежо» 1914 г. выпуска, оставленного французским экспедиционным корпусом в Архангельске во время интервенции в 1918 г., до «Чайки» ГАЗ-13 1977 г. выпуска, подаренной Патриарху Всея Руси Пимену генеральным секретарем ЦК КПСС Леонидом Брежневым. Среди раритетов коллекции также есть: «Хорьх-853» 1935 г. выпуска, заслуживший звание «Автомобиль года» Парижского автомобильного салона 1935 г. и принадлежавший по легенде Герману Герингу, а впоследствии и маршалу Рокоссовскому, «Мерседес-Бенц-540 К» 1935 г. выпуска, обслуживавший Йозефа Геббельса, «Ситроен-7 ЦВ», получивший «Гранпри» за ралли Париж–Москва 1935 г. и подаренный фирмой Ситроен в лице ее генерального конструктора Франсуа Леко советскому правительству. В коллекции есть редчайшие БМВ-303 1933 г. выпуска и алюминиевая БМВ-328 1935 г. выпуска, Царь-Автомобиль — «ЗиС-110» 1949 г., подаренный Иосифом Сталиным Патриарху Всея Руси Алексию Первому «В благодарность Русской Православной Церкви за помощь в Великой Отечественной Войне» — ЗиС-110, единственный в мире грузовик «ЗиС-6» («Катюша»), «Харлеи-Девидсоны», «ФИАТ», «Индиан», ГАЗ-АА «Полуторка» 1933 г., «Мерседесы» Штирлица и Бормана, «Красные Октябри», «Студебеккер», «Ариэль», «Штеер», «Додж» 1943 года — дедушка всех Хаммеров (на 14 человек!), «Опели», «Сакс» и многие другие экспонаты. Коллекционные автомобили стали «киногероями» многих фильмов: «Вариант Омега», «Мы из джаза!», «Бархатный сезон», «Американский дедушка», «Золотой теленок» и др. [6].

#### *Музей экипажей и автомобилей*

##### *Авторевю*

В день празднования Дня города в Москве открылся еще один музей — «Музей экипажей и автомобилей», учрежденный газетой Авторевю. Экспозиция включает отечественные и зарубежные автомобили разных лет выпуска. Пожарный автомобиль ПМГ-1 на шасси ГАЗ-АА, кабриолеты ГАЗ-13Б и ЗИС-110В, знаменитая «Эмка» ГАЗ-М1, ГАЗ-М20 «Победа», велико-

лепно отреставрированный деревянный фургон «Москвич» 401-422, чудом сохранившееся шасси уникального автомобиля НАМИ-1 1929 года. Все экспонаты находятся в исправном состоянии и принимают участие в пробегах, слетах, парадах старинной техники. Музей интересен еще и тем, что он располагает уникальной библиотекой технической литературы. Желающие также могут ознакомиться с чертежами старых автомобилей, техническими отчетами об испытаниях и фотографиями [3].

#### *Музей автогонона имени*

##### *Юрия Деточкина*

В день открытия этого необычного музея столичная пресса сообщила об открытии в Москве первого в мире Музея автогонона имени Юрия Деточкина. Таким весьма экстравагантным способом заявил о себе автосалон «Лада-Фаворит». Причем это оригинальное учреждение вполне может считаться полноценным музеем. Он занимает пять залов, в которых более двухсот экспонатов, имеющих самое непосредственное отношение к кражам автомобилей. Подлинные экспонаты для Музея автогонона предоставили столичная ГИБДД и 7-й отдел МУРа, специализирующийся на этих преступлениях. В музейной экспозиции нашли место и поддельные номера, и липовые водительские удостоверения, и даже простреленная при погоне за угонщиком дверь роскошного «Вольво». По соседству с ней выставлен автомат Калашникова, из которого якобы и стреляли по преследуемой иномарке, а специальная табличка разъясняет, что преступник в ходе погони «был ранен, задержан и впоследствии осужден на 6 лет».

#### *Заповедная трамвайная линия*

Еще одним интересным способом организации музейного пространства можно назвать устройство заповедных трамвайных линий. Интересен опыт Лондона, где общественность подняла вопрос об устройстве собственной заповедной трамвайной линии в том числе с использованием соседнего с музеем на Ковент-Гарден

уникального недвижимого памятника отраслевой истории — длинного тоннеля для двухэтажных трамваев «Kingsway Subway». Вместе с тем развитие постоянно действующих заповедных линий несколько затруднено из-за жестких европейских стандартов в области экологии и безопасности дорожного движения. В крупных европейских городах, как правило, распространены разово-эпизодические демонстрации исторического подвижного состава.

Действующие же в ряде европейских городов заповедные маршруты чаще всего используют подвижной состав сравнительно недавней, 1950–1960-х гг., постройки. «Старые трамвайчики» — это скорее стилизованная атрибутика, нежели реальные музейные экспонаты, однако для туристов, которые хотят окунуться в атмосферу ушедшего времени, это не имеет значения. Люди, садящиеся в ретро-трамвайчики, хотят увидеть окружающую их действительность в другом измерении, прикоснуться к истории, получить новые ощущения и новый опыт. Именно этой идее был подчинен возобновленный с сентября 1997 г. легендарный маршрут «Аннушки» в российской столице.

*Аннушка, Аннушка,  
Аннушка-подружка...*

Кто из москвичей не знает легендарного маршрута трамвая «А», любовно названного в народе Аннушкой! Пожалуй, это самый знаменитый трамвайный маршрут, который был открыт в 1911 г. Новый транспорт москвичи сразу полюбили, а «буквенным» маршрутам придумали ласковые прозвища. Так и появилась «Аннушка» (маршрут «А»), курсировавшая по Бульварному кольцу и Москворецкой набережной, «Букашка» (маршрут «Б») — на всем протяжении Садового кольца. Старожилы помнят также и «Верочку» (маршрут «В»), которая связыва-

ла по кольцу Таганку с районом Автозаводской. Любимым московским трамвайным маршрутам посвящены песни, стихи и воспоминания именитых и простых москвичей. Замечательно написал о московских трамваях Константин Паустовский, в юности работавший кондуктором на трамвайной линии «А» [1].

*«Мы предпочитали работать на «серебряной» линии «А» — на Бульварном кольце. Эту линию москвичи называли ласково «Аннушкой». Линия «А» была нарядная, театральная и магазинная. По ней ходили только моторные вагоны, и пассажир был иной, чем на линии «Б» — интеллигентный и чиновный. Расплачивался такой пассажир обыкновенно серебром и бумажками.*

*За открытыми окнами вагона линии «А» шумели листвой бульвары. Вагон медленно кружился по Москве — мимо усталого Гоголя, спокойного Пушкина, мимо Трубного рынка, где никогда не умолкал птичий свист, мимо кремлевских башен, златоглавой громады храма Христа Спасителя и горбатых мостов через обмелевшую Москву-реку...»*

Сейчас на маршруте «А» курсирует трамвай-трактир «Аннушка». Кольцо проходит возле метро «Чистые пруды». Однако увидеть Москву глазами «Аннушки» можно не на коммерческом трамвае. От тех же Чистых прудов отходит самый обычный трамвай с надписью «А».

Прогуляйтесь по Москве! Попробуйте совершить короткую экскурсию по трамвайному маршруту «А»: Метро «Чистые пруды» — Калужская площадь. Маршрут: Чистопрудный бульвар, Покровский бульвар, Яузский бульвар, Садовнический пр., Новокузнецкая ул., Дубининская ул., ул. Даниловский вал, ул. Серпуховский вал, ул. Шаболовка.

Не раздумывайте, садитесь в трамвай. Время в пути — всего 43 минуты, не бойтесь, вы не потратите их впустую!

### Литература

1. Паустовский К.Г. Повесть о жизни. М.: Художественная литература, 1962. Кн.1.
2. Семенов Н.М. Музеи городского транспорта (новейший зарубежный опыт) // Вопросы истории естествознания и техники. 2000. №N4. С.26–43.
3. [www.museum.autoreview.ru/content/view/83/7](http://www.museum.autoreview.ru/content/view/83/7). Дата обращения — 10.01.2010.
4. [www.eng.polymus.ru](http://www.eng.polymus.ru). Дата обращения — 08.01.2010.
5. [www.museumavto.edu.mhost.ru/](http://www.museumavto.edu.mhost.ru/). Дата обращения — 10.01.2010.
6. [www.lomakovka.ru](http://www.lomakovka.ru). Дата обращения — 12.01.2010.

# ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ МАТЕРИАЛОВ, ПРИНИМАЕМЫХ К ПУБЛИКАЦИИ В ЖУРНАЛЕ «СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ СЕРВИСА И ТУРИЗМА»

К публикации принимаются научные статьи, сообщения, рецензии, обзоры (в.т.ч. по заказу редакции) по актуальным проблемам в области туризма и сервиса.

В предлагаемых для публикации научных статьях должно содержаться обоснование актуальности, четкая постановка целей и задач исследования, научная аргументация, обобщения и выводы, представляющие интерес своей новизной, научной и практической значимостью.

Оптимальный объем рукописей: статья — 10–12 машинописных страниц. В отдельных случаях по согласованию с редакцией могут приниматься методологические, проблемные или обзорные статьи объемом до 15–20 машинописных страниц.

## К рукописи прилагаются:

- сведения об авторе/авторах (фамилия, имя, отчество, ученая степень, звание, наименование организации, должность, почтовый адрес, номера служебного и домашнего телефонов, адрес электронной почты), отпечатанные на отдельном листе;
- электронный носитель типа CD или DVD с текстом рукописи (или пересылка по электронной почте), набранном на компьютере в программе Word.

## Требования к тексту рукописи:

1. Текст должен быть набран (отпечатан на принтере) книжным шрифтом (14 кегль) с одной стороны белого листа бумаги формата А-4. На странице рукописи должно быть не более 30 строк, отпечатанных через 1,5 интервала (это относится и к примечаниям), в каждой строке не более 65 знаков, включая пробелы между словами. Все поля рукописи должны быть не менее 20 мм. Размер абзацного отступа 5 знаков (стандартный 1,29 см).
2. Текст набирается без переносов. При наборе текста следует обращать внимание на правильное использование знаков «тире» и «дефис».
3. Заглавие статьи печатается строчными буквами по центру. Инициалы и фамилия автора (авторов) пишутся над заглавием статьи.
4. К статье обязательно должна быть приложена аннотация на русском языке и желательно на английском (объемом до 400 знаков), название статьи и фамилия/и автора/ов на английском языке, а так-

же несколько ключевых слов (терминов), характеризующих статью.

5. Список литературы в алфавитном порядке с нумерацией помещается в конце статьи с точным указанием выходных данных:
  - a. для книг — фамилия, инициалы автора (авторов), полное название книги, место издания (город), год издания, страницы, например: Реймерс Н.Ф. Природопользование: Словарь-справочник. – М.: Мысль, 1990. – 640 с.
  - b. для статей — фамилия, инициалы автора (авторов), полное название статьи, название сборника, книги, газеты, журнала, где опубликована статья или на которые ссылаются при цитировании, например: Некипелов А.Д. О теоретических основах выбора экономического курса в современной России // Экономическая наука современной России. – 2000. - N5. – С. 7–16.
7. В тексте ссылки на источники рекомендуется давать в квадратных скобках согласно нумерации по списку использованной литературы в алфавитном порядке.
8. Таблицы не должны быть громоздкими. Каждая таблица должна иметь порядковый номер и название. Нумерация таблиц сквозная. Не рекомендуется дословно повторять и пересказывать в тексте статьи цифры и данные, которые приводятся в таблицах.
9. Иллюстративные материалы выполняются в программах CorelDRAW (до 9 версии), Adobe Photoshop (до 6 версии), Adobe Illustrator (до 9 версии). Растровые изображения должны иметь разрешение не меньше 300 dpi в натуральный размер. Подписи к иллюстрациям следует давать отдельным списком.
10. Рукописи рецензируются и редактируются в редакции журнала. Рукопись должна быть тщательно вычитана. Если имеются поправки, то они обязательно вносятся в текст на электронном носителе.
11. Электронный вариант и твердая копия статьи автору не возвращаются.

---

## СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

- Агамирова Елизавета Валерьевна* — к.э.н., доцент ИТиГ (Филиал ФГОУ ВПО «РГУТиС»),  
Agamirova@yandex.ru
- Андреева Юлиана Юрьевна* — секретарь журнала, yulianaandreeva@mail.ru
- Артемяева Ольга Александровна* — ассистент ФГОУ ВПО «РГУТиС», artemieva.o.a@mail.ru
- Атачкин Евстафий Федорович* — к.т.н., инженер-полковник в отставке, участник Великой Отечественной войны, info@itig.ru
- Атачкина Нина Васильевна* — пенсионер, info@itig.ru
- Вапнярская Ольга Игоревна* — к.э.н., доцент ФГОУ ВПО «РГУТиС», prorektor\_nir@mail.ru
- Джанджугазова Елена Александровна* — д.э.н., профессор, зав. кафедрой туризма ИТиГ (Филиал ФГОУ ВПО «РГУТиС»), lena-itig@mail.ru
- Ефимова Галина Николаевна* — к.т.н., ст. преп. Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), efimovagal@rambler.ru
- Лепехина Роза Хайдаровна* — к.пед.н., специалист по работе со студентами ИТиГ (Филиал ФГОУ ВПО «РГУТиС»), info@itig.ru
- Одинцова Ольга Витальевна* — к.пс.н., доцент ИТиГ (Филиал ФГОУ ВПО «РГУТиС»), info@itig.ru
- Павлов Кирилл Александрович* — научный сотрудник НИИ культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачева, dora\_kir@mail.ru
- Платонова Наталья Алексеевна* — д.э.н., профессор проректор по научно-исследовательской работе ФГОУ ВПО «РГУТиС», prorektor\_nir@mail.ru
- Попов Алексей Дмитриевич* — к.и.н., доцент кафедры общественных наук Крымского экономического института Киевского национального экономического университета им. В. Гетьмана (Симферополь, Украина), popalex79@mail.ru
- Путрик Юрий Степанович* — к.г.н., вице-президент Международной туристской академии, putrik@list.ru
- Пятнов Петр Валентинович* — к.филол. н., доцент ФГОУ ВПО «РГУТиС», info@rguts.ru
- Томан Инга Бруновна* — к.и.н., доцент ИТиГ (Филиал ФГОУ ВПО «РГУТиС»), tourservice2@rambler.ru
- Финогенова Юлия Юрьевна* — к.э.н., доцент кафедры «Страхование и актуарные расчеты» РЭА им. Г.В. Плеханова, jfinogenova@yandex.ru