

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ КУЛЬТУРЫ



УДК 712

Научная статья

<https://doi.org/10.23947/2414-1143-2024-10-2-53-61>



Навигационная культура средовых пространств

Е.В. Куприянова^{ID}✉, А.Ю. Изюмченко^{ID}

Донской государственный технический университет, г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация

✉ _ep@mail.ru

Аннотация

Введение. Социальный запрос на развитие городской среды как пространства эффективного взаимодействия культур, влияющего на качество жизни и мировоззрение современного человека, задал уровень сложности решаемых задач и определил приоритеты в концепции дизайна общественных пространств. Сегодня уделяется особое внимание эргономике навигационных систем, имеющих прямое отношение к уровню средовой доступности. Актуальность исследования в области дизайна современных систем визуального ориентирования обусловлена поиском универсальных средств в дизайн-проектировании, способных решить общественный запрос. Цель статьи – дать анализ культурной составляющей социализации индивидуума, в частности, выявить факторы, влияющие на ориентирование человека в городской среде с целью определения приоритетного инструментария для проектирования систем навигации, связанных со спецификой поликультурного общества на Юге России.

Материалы и методы. В процессе исследования применялись теоретические и эмпирические методы: сбор материала, изучение, анализ, методы наблюдения и сравнения.

Результаты исследования. Результатами исследования являются выявленные актуальные методы проектирования систем ориентирования, такие как адаптивное-слияние, метод светотени, тематический и технический подходы. Обосновано применение этих методов в поликультурном обществе за счёт особого подхода в проектировании: соблюдение этнокультурных особенностей в визуальной коммуникации и восприятии информации.

Обсуждение и заключение. Изучение и учет исторического контекста, культурных особенностей и разнообразия потребностей пользователей является ключевым в процессе проектирования визуальных навигационных систем. Практическая значимость выявленных методов и особенностей навигационной культуры средовых пространств служит основой для проектирования систем ориентирования. Подчеркивается значимость применения принципов навигационной культуры в создании комфортной среды.

Ключевые слова: графический дизайн, система визуальной навигации, культура визуального ориентирования, пиктограмма, кросс-культурный дизайн

Для цитирования. Куприянова Е.В., Изюмченко А.Ю. Навигационная культура средовых пространств. *Научный альманах стран Причерноморья*. 2024;10(2):53–61. <https://doi.org/10.23947/2414-1143-2024-10-2-53-61>

Original article

Navigational Culture of Environmental Spaces

Elena V. Kupriyanova^{ID}✉, Anastasia Yu. Izyumchenko^{ID}

Don State Technical University, Rostov-on-Don, Russian Federation

✉ _ep@mail.ru

Abstract

Introduction. The social demand for the development of urban environment as a space of effective interaction of cultures, influencing the quality of life and worldview of modern man, has set the level of complexity of solved problems and determined the priorities in the concept of design of public spaces. Today, there is an emphasis on the ergonomics of navigation systems that have a direct bearing on the level of environmental accessibility. The relevance of research in the field of design of modern visual orientation systems is due to the search for universal means in design engineering

that can solve the public demand. The purpose of the article is to provide an analysis of the cultural component of an individual's socialization, in particular, to identify the factors affecting human orientation in the urban environment in order to determine the priority tools for the design of navigation systems related to the specifics of multicultural society in Southern Russia.

Materials and methods. Theoretical and empirical methods were applied in the research process: collection of material, study, analysis, observation and comparison methods.

Results. The results of the study are the identified relevant methods of orienteering system design such as adaptive-merging, light-shadow method, thematic and technical approaches. The application of these methods in a multicultural society is justified due to a special approach in design: observance of ethno-cultural peculiarities in visual communication and information perception.

Discussion and conclusion. Exploring and incorporating historical context, cultural sensitivity, and the diversity of user needs is key to the design process of visual navigation systems. The practical significance of the identified methods and features of navigational culture of environmental spaces serves as a basis for the design of orienteering systems. The importance of applying the principles of navigation culture in creating a comfortable environment is emphasized.

Keywords: graphic design, visual navigation system, visual orientation culture, pictogram, cross-cultural design

For citation. Kupriyanova E.V., Izyumchenko A.Yu. Navigational culture of environmental spaces. *Science Almanac of Black Sea Region Countries*. 2024;10(2):53–61. <https://doi.org/10.23947/2414-1143-2024-10-2-53-61>

Введение. Определение местонахождения – навык и потребность, связанная с жизненно важной деятельностью человека и его культурной идентичностью. Его ориентирование в пространстве происходит с помощью специального оборудования или визуальных навигационных систем. Сегодня путешествие не мыслимо без карт, схем, указателей, особенно если речь идёт о новых для человека местах пребывания. Сам термин «навигация» (от лат. *navigo* – плыву на судне) первоначально относился к морскому судовождению. В древности люди ориентировались в пространстве, обращаясь к положению небесных светил, отмечая особенности природного ландшафта, чуть позже, в III в. до н.э. появляются первые упоминания о маяках и около 2000 г. до н. э. в Древнем Китае уже используются первые карты морских побережий и рек с указанием направлений движения. Облик и содержание культуры визуальных систем ориентирования обязан опыту прошлого, именно там можно увидеть, что послужило толчком к переработке карт и разработке систем ориентирования на суше.

Специфика поликультурного общества на Юге России формировалась на протяжении последних трех столетий. В настоящее время на данной культурной основе происходит рост проектирования и строительства архитектурной среды, предполагаемый новую градостроительную политику – принцип полицентричного развития южных регионов [1]. Новые городские формы заплавают принципы визуального ориентирования и эргономических основ. Цель статьи – дать анализ культурной составляющей социализации индивидуума, в частности, факторов, влияющих на ориентирование человека в городской среде для выявления особенностей подходов проектирования систем навигации, связанных со спецификой поликультурного общества на Юге России.

Материалы и методы. Раскрыть суть изучаемой проблемы помогли теоретические методы: сбор материала, изучение и анализ литературных источников, а также системно-исторический анализ предпосылок для появления визуально ориентированных систем. Основой послужило изучение исторического контекста и нормативных методических документов. Предпринят анализ профессиональной литературы – Л. Бхаскаран, К.М. Бергер, Е.В. Асс, и проанализированы труды В.Н. Бадмаева. Эмпирические методы наблюдения и сравнения способствовали выявлению закономерностей и особенностей социальных взаимодействий представителей конфессий и социальных групп в контексте городской среды. Сравнительный анализ эргономических основ, применяемых в визуальных системах ориентирования, проводится с учетом рекомендаций М.А. Силкиной и В.Ф. Рунге.

Результаты исследования. На суше первые предпосылки визуальной навигации складывались на дорожных путях. Сохранилась информация о развитой транспортной сети в Риме в 300-м г. до н. э., она была представлена указателями и отметками миль – каменными колоннами вдоль дороги [2]. Процесс фиксирования информации о геолокации стремительно эволюционировал по мере наращивания темпов технического прогресса. В XIV в. в Европе встречаются адресные таблички на объектах архитектуры, указатели в черте поселения и за его пределами, а также производятся тиражами карты. В разнообразии новых форм и шрифтовых поисках информационных вывесок XIX в. можно выявить эволюцию городской системы и первый опыт дизайна средовой коммуникации. Уже в XX в. стремительно развивается отдельный вид дизайна информационной визуализации, отвечающий новым запросам современности. Именно по этой причине в школе дизайна Баухауз ориентирование было выделено в самостоятельную дисциплину в едином ряду с типографикой и разработкой шрифтов. Предпосылки формирования разного вида систем ориентирования в разного типа пространствах в том виде, к которому привык современный человек, произошли в 30-х гг. XX в. Такими примером можно считать комплексы дорожных развязок и составления маршрутов [3].

Первый прототип современной карты создал Гарри Бек – лондонский дизайнер. Он стремился сделать карту удобной и понятной для обывателя, которая для лондонского метрополитена стала настоящим прорывом и обрела популярность у пользователей за счёт трех базовых ограничений, отражающих концепцию максимальной

функциональности: единый стиль для всей карты, понятность маршрута, для каждого маршрута движения – свой цвет. Этот подход послужил толчком к переработке карт и разработке более актуальных систем ориентирования для людей. В 1950–60-х гг. обретает популярность строительство комплексных объектов, происходит очередное усложнение городской системы и транспортных развязок, люди все чаще путешествуют на личном автомобиле и появляются туристические точки интересов, что приводит к необходимости развития визуального ориентирования. Произошло разделение системы на адресное и транспортное направления и, кроме прочего, особое внимание уделялось её эстетическим функциям [4].

Признанная шедевром профессиональным сообществом работа «Образ города» Кевина Линча, написанная в тот период, исследует взаимодействие людей с городом и даёт новое понимание пространства как системы со своими границами, точками пересечения, ориентирами и собственным языком. Этот «язык пространства» стал ориентиром для современных дизайнеров и архитекторов. В 70-х гг. в процессе создания доступной среды формировался подход универсального дизайна, в рамках которого развивалось направление визуальной навигации. Знаковой фигурой в мире креативного дизайна стал архитектор Рональд Л. Мейсон, который впервые использовал термин «универсальный дизайн». Он решал проблему доступности среды для широких масс посетителей и направленного формирования культуры взаимодействия человека и системы в общественных местах. Главным принципом навигационного дизайна стало равноправие всех групп населения. Производитель систем ориентирования занялся социальным мониторингом и стал рассматривать подтипы потребителя для проектирования лояльной и развивающей среды. Именно в этот период были сформированы общие принципы проектирования в дизайне:

1. использование предметов окружающей среды должно происходить в условиях равноправия между людьми с разными физическими возможностями;
2. предмет должен быть интуитивно понятен при первом использовании, независимо от знаний, опыта и знания языка;
3. при проектировании нужно учитывать особенности и предпочтения потребителей, что обеспечивает доступность объекта;
4. понятная, легко-считываемая информация для всех групп населения;
5. организация частей системы должна быть спроектирована таким образом, чтобы ошибок при использовании было как можно меньше, опасные элементы стоит нейтрализовать;
6. физическое усилие нужно свести к минимуму, использование ресурсов окружающей среды должно быть эффективным;
7. при проектировании нужно учесть пространственный фактор, для использования продукта должно быть предусмотрено пространство [3].

Современное производство визуально-коммуникационных систем, включает в себя создание пиктограмм и знаков, понятно объясняющих окружающее пространство, карт и схем, указателей, ориентирующих человека [5 с. 256]. Система визуального ориентирования решает вопросы организации: структурирует пространство, способствует протеканию различных процессов жизнедеятельности, формирует облик пространства, позволяет человеку чувствовать себя комфортно как физически, так и психологически. Но эстетические качества стали частью функциональных достаточно недавно. Главная функциональная задача визуальной навигации – это грамотное управление потоками посетителей, в конкретных предметно-пространственных ситуациях, информирование потребителя об окружающей среде: нормах и опасности, возможных путях перемещения и назначении объектов локации. Чтобы передача информации была эффективной и комфортной учитывают ряд эргономических факторов:

- Антропометрические. Соотношение частей объекта человеческому телу и анатомической пластике движения.
- Психологические. Объект должен быть подчинён особенностям человеческого восприятия, мышления и психомоторики.
- Психофизиологические. Соотношение объекта со зрительными, слуховыми и другим возможностям человека, обеспечение условий визуального комфорта и ориентирования в окружающей среде.
- Физиологические. Объект проектируется относительно физических свойств человека, его силовым, скоростным, биомеханическим и энергетическим возможностям.
- Гигиенические. Климат объекта соответствует требованиям к освещённости, влажности, температуре, системе вентиляции, запылённости, токсичности, различным видам излучения, шуму и т. д.

Все эти аспекты эргономики дизайнеры используют в проектировании визуальной системы ориентирования, начиная с планирования местоположения носителей, использования шрифтовых гарнитур и цветового решения. Рабочая зона навигационного носителя – высота основания или стен, соотношение действующей площади к пространству и наличие других объектов рядом. Навигация имеет рабочую дистанцию, это расстояние, с которого наилучшим образом считывается информация [6]. При проектировании учитывается высота потолка и пропорциональное соотношение действующей площади к пространству. Например, в узком коридоре или лестничных пролётах носитель должен иметь небольшой размер, для возможности охватить его взором целиком.

Текст в визуальных коммуникациях представляет собой набор шрифтов и символов, связанных едиными принципами оформления. В системе кодирования буквы используются для передачи информации о названии

объекта, а цифры о его количественных характеристиках. Важным фактором в разработке визуальной системы навигации является распознаваемость символов и их читабельность. Поэтому принято считать, что лучше использовать шрифты без засечек, без акцидентной направленности и без декоративных элементов. В мировой практике дизайнеры при проектировании систем визуальной навигации используют такие шрифты, как Helvetica, Univers, Sans, Din, Frutiger. Все они имеют перевод гарнитур на кириллицу. При этом первый шрифт, созданный для навигации в России, был PT SANS Caption [6, с. 161]. В общетехнических требованиях проектирования знаков дорожного движения рекомендуется использовать Arial.

Цвет является эффективным инструментом коммуникативного дизайна, по средствам которого происходит кодирование информации. Цвет передаёт настроение, формирует ощущение, влияет на эмоционально-физиологическую составляющую восприятия. Обращаясь к разработкам мировых дизайнеров, можно выделить эргономические свойства цвета и сформировать приёмы его использования в проекте. Например, приём узкого распознавания цветов. Он строится на следовании возможностям человека. Цветовая палитра должна составлять не более 10–12 цветовых маркеров, поскольку человеческий глаз не способен воспринимать большее количество оттенков одновременно. В превосходной степени точности им распознаются следующие цвета: жёлтый, оранжевый, красный, зелёный, фиолетовый и голубой. Такое ограничение явилось следствием физиологии зрительного восприятия длин цветовых волн. Стоит отметить, что жёлто-зелёная спектральная часть воспринимается лучше остальных.

Приём кодирования яркостью. Он обращает внимание дизайнера на возможности акцентировать внимание, используя данное качество цвета, но важно помнить, что яркость может утомлять зрителя, создавая излишнее напряжение. Если условия видимости приемлемы, для кодирования рекомендовано использовать не более четырех равной яркости [7].

В современном профессиональном сообществе весьма популярны правила, которыми руководствуются дизайнеры при проектировании цветового кода фирменного стиля:

- в самом начале проектирования необходимо определить целевую аудиторию и местоположение проектируемых объектов. Это поможет составить колористический сценарий пребывания и проследить как пользователь будет воспринимать цвет;
- чтобы достичь наилучшего гармоничного взаимодействия цвета, стоит воспользоваться моделями цветового круга, с помощью которого возможно подбирать цветовые сочетания, ориентируясь на цветовые схемы;
- чем выше контраст, тем лучше считывается информация. Цветовой контраст фона и шрифта должны быть как минимум 50–70 %;
- сочетать цвета согласно стандартам индустрии. К примеру, для банковской сферы красный и желтый цвета считаются неподходящими;
- принято считать, что размещение белых букв на тёмном или ярком фоне, при условии контрастности, имеет способность считываться лучше, чем тёмные шрифты на цветном ярком фоне;
- более точное распознавание цвета способствует его количество – цветной фон с белым изображением воспринимается как цвет, а белый фон с цветными изображениями как «темное на светлом». Особенно это актуально для указателей с внутренней подсветкой.

Создание навигационных систем не обходится без пиктограмм. Это средство сокращения изображения до простого и быстро-считываемого знака. Его зарождение также произошло ещё в древности с клинописи и иероглифов и модернизировалось с развитием визуальной коммуникации. Сейчас в мировом сообществе дизайнеров есть стандартные системы пиктограмм, на которые можно ориентироваться при создании знаков, это пиктограммы ISO, США DOT и система пиктограмм дизайнера О. Айхера [3]. При этом опыт мирового сообщества дизайнеров накопил достаточно новых креативных решений, основываясь на современных подходах и тенденциях визуального языка [8].

Говоря о правовом аспекте проектирования навигации, стоит отметить, что на сегодняшний день в Российской Федерации не сформирован единый реестр для всех видов и направлений визуальной информационной среды, именно поэтому некоторые стандарты, правила и допуски определяются производителем самостоятельно при выпуске данной продукции. Общие требования в сфере туризма разъясняет национальный стандарт «Информационные знаки системы навигации в сфере туризма», которые являются базовой основой в проектировании туристической навигации. Последние годы проходит экспертную оценку и формируется единый стандарт в сфере медицинских услуг, которому предшествовала экспериментальный опыт благодаря «Приказу об утверждении Методических рекомендаций по формированию системы навигации в медицинских организациях Московской области» [9]. В том числе определены стандарты передачи информации для инвалидов «Тактильно-визуальные средства информирования и навигации для инвалидов по зрению», проект навигации для «Ильинской больницы» может свидетельствовать о их применении (рис. 1).

Одним из основных документов, на который можно ориентироваться при общем проектировании системы навигации, является утвержденное Министерством культуры России «Методическое пособие по созданию системы дорожных указателей к объектам культурного наследия и иных носителей информации». Пособие вышло в 2013 г., оно формулирует и разъясняет базовые положения, обеспечивающие функциональность и безопасность среды:

- информативность – обеспечение простой, доступной и быстрой навигации;
- наглядность – обеспечение быстрого распознавания информации;
- единообразие визуальных элементов обязательно для системы, вне зависимости от типа носителя информации;
- эстетика – способность визуальных элементов системы органично вписываться в ландшафт местности и объектов;
- толерантность – соответствие визуальных элементов системы восприятию представителей различных национальностей, религиозных конфессий, а также лицами с ограниченными возможностями;
- технологичность – применяемые визуальные элементы системы должны быть просты в изготовлении, монтаже и демонтаже, обслуживании.

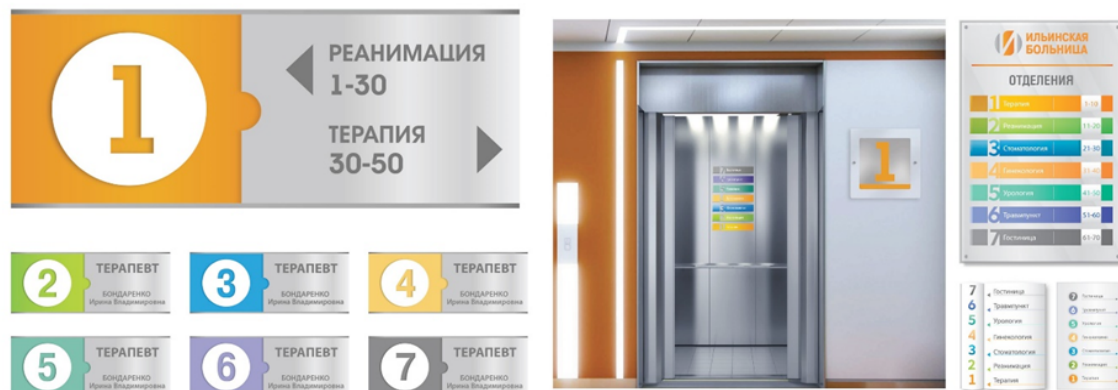


Рис. 1. Ильинская больница

Основная задача навигации быть доступной для восприятия людям любого слоя общества. Поэтому, когда речь идёт о новизне и поиске креативных решений, это касается сочетания современных пластичных форм и узнаваемых традиционных символов и знаков, имеющих историко-эволюционные признаки эпохи, интеграции самой системы навигации в окружающую среду, наиболее эстетичным и экологичным образом. Одним из экспериментальных подходов стал метод Адаптивного слияния, суть которого в плавной интеграции ориентиров в природной среде – в парках и заповедниках. Он был приветственно воспринят пользователями за предметно-визуальное слияние с живой природой привнесенных объектов, которые деликатно мимикрируют и при этом остаются заметным (рис. 2).



Рис. 2. Навигация в виде скалы Маен Лила

Данный метод используют и в городских джунглях, подбирая природные и синтетические современные материалы (рис. 3, 4).



Рис. 3. Навигация на плитке. Лион

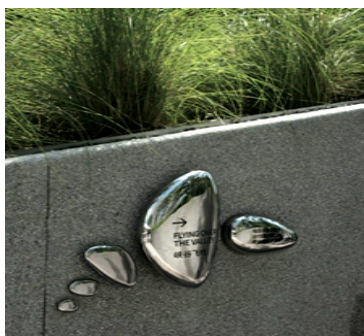


Рис. 4. Ориентиры в виде металлических камней

Ещё ряд примеров экспериментальной навигации собрал светотеневой метод (рис. 5). Подобное проектирование системы ориентирования требует особого подхода в конструировании фиксации света и тени в определенной зоне среды. Приём только набирает популярность, внедрение происходит чаще в некоммерческой развлекательной индустрии, а в повседневной жизни он встречается в торговых центрах.



Рис. 5. Светотеневая вывеска

Излюбленным методом в организации игровых пространств, праздников и культурных общественных мест стал тематический подход, который отличается креативностью в выборе материалов, форм и ракурса установки (рис. 6).



Рис. 6. Тематическая навигация

Современные технологии вносят значительное разнообразие в создание системы ориентирования как с технической стороны, так и в выборе материалов. Технологический подход в создании путеводителя был представлен на выставке Astana Expo 2017 в Казахстане на тему «Энергия будущего» (рис. 7).



Рис. 7. Путеводитель в Казахстане

Генеральный план, разработанный AS+GG, делит территорию на четыре зоны, каждая из которых содержит тематический павильон, посвященный четырем стихиям. Московский планетарий интересен современным подходом, который задействует пластику внутреннего пространства. Навигация подчинена архитектуре потолка с помощью светодиодных осветителей, а указатели облегают форму стен, создавая струящийся эффект за счет той же гибкой световой ленты (рис. 8).

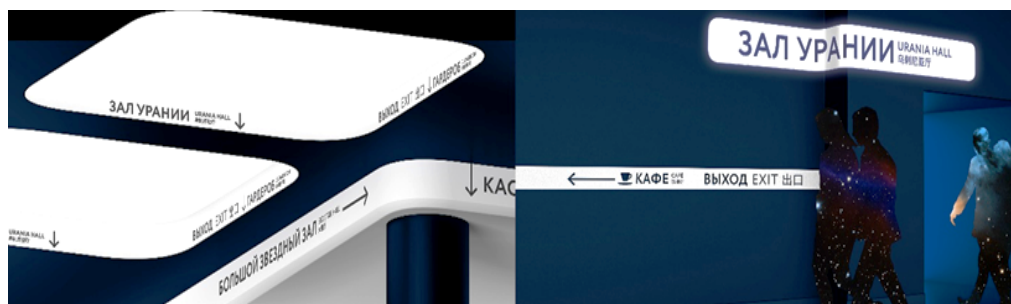


Рис. 8. Московский планетарий

Таким образом, несмотря на то что база стандартов для создания навигации только формируется, дизайнеры достаточно убедительно внедряют креативные идеи в системах ориентирования.

Обустройство социально-бытовой и культурной инфраструктуры города напрямую влияет на качество жизни людей. Коммуникативный дизайн кроме функциональной выполняет социальную функцию культурного просвещения и эстетического воспитания. Оказывая влияние на развития личности, он способствует сохранению и утверждению положительного человеческого смысла. Грамотно организованная визуальная навигация, ориентированная на потребителей широкого спектра, способна создать атмосферу психологического и эмоционального комфорта для представителя любой конфессии, социальной группы и уровня представительства в том случае, если станет проекцией глубинных общечеловеческих ценностей. Формирование навигационной концепции, например, на Юге России требует определенного подхода, связанного с особенностями поликультурного общества. Прежде всего это связано с геополитическим положением густонаселенных многонациональных территорий, где значимы этнокультурные взаимодействия, ставшие фундаментом социально-общественной структуры.

Идентичность южного региона исторически формировались в условиях взаимообогащения культур разных этносов: адыгейцев, ингушей, кабардинцев, карачаевцев, осетин, черкесов, чеченцев, калмыков, русских, украинцев, казаков и также переселенных народов: армян, корейцев и др. Межнациональные связи крепко сплетаются в экономической, общественно-социальной сферах, и при этом создаются условия бережного отношения к сохранности этнической самобытности [10]. Поэтому визуальная коммуникация южного региона, населенного людьми с разным менталитетом и конфессиональными традициями, становится неотъемлемой и значимой частью взаимодействия в средовых контекстах и на различных уровнях. В рамках программ Президентского фонда культурных инициатив выдвинуто условие, при котором строительство городов должно осуществляться за счет кросс-культурного дизайна [11]. Проектирование визуального ориентирования стоит в первых рядах данного направления, так как смысл коммуникации в разного типа средовых пространствах должен быть интеллектуально и эмоционально воспринят любой аудиторией.

Ключевые особенности кросс-культурных проектов, направленные на технологии сбережения и развития этнической принадлежности:

- коммуникация на разных диалектах языка;
- различия в методах работы и процессах принятия решений;
- различия в культурных особенностях и ценностях;
- уважение межкультурных отличий.

Для того чтобы дизайн системы ориентирования был однозначно воспринимаем и корректен для представителей разных культур, следует учитывать:

- этнокультурную символику и архетипы в создании пиктограмм;
- допустимые формы обращения в информационном блоке;
- особенности цветовосприятия и орнаментальные значения культур.

Обсуждение и заключение. Проведен анализ историко-культурных предпосылок возникновения навигации и многообразных форм коммуникации. Он помог определить главные инструменты и методы передачи информации, которые позволили выявить основные векторы развития дизайна визуальных систем ориентирования. Описаны современные тенденции, эргономические факторы, правовые основы и законы общих стандартов. Представлены примеры реализации креативных идей дизайнеров и актуальные методы проектирования навигационных систем. Выявлены факторы, влияющие на ориентирование человека в городской среде и связанные со спецификой поликультурного общества на Юге России. Это различия в диалектах, в характере межличностных взаимодействий, в культурных особенностях поведенческих традиций и ценностях.

Проект навигации на базе создаваемых стандартов, основанный на принципах кросс-культурного дизайна, станет жизнеспособен в том случае, если кроме выполнения основных функций будет способствовать предупреждению сложных или конфликтных ситуаций в неоднородном обществе, эстетически объединяя людей различных слоёв и культур, выстроит благоприятную среду для взаимопонимания.

Список литературы

1. Субботин О.С. *Эволюция и специфика развития среды жизнедеятельности Кубани: XVIII – XX вв.* Дис. докт. архитектуры. Минск; 2024.
2. Асс Е.В. Дизайн в контексте городской среды. Некоторые теоретические и творческие проблемы: Дизайн и город. В кн: *Труды ВНИИТЭ.* Сер. Техническая эстетика. Москва; Вып. 29.
3. *Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 57295-2016.* Системы дизайн-менеджмента. Руководство по дизайн-менеджменту в строительстве. URL: <https://base.garant.ru/71892374/> (дата обращения: 15.08.2023).
4. Бергер К.М. *Путеводные знаки. Дизайн графических систем навигации.* Москва: Рип-Холдинг; 2006.
5. Бхаскаран Л. *Анатомия дизайна: реклама, книги, газеты, журналы.* Пер. с англ. В. Хорос. Москва: Астрель; 2006. 256 с.
6. Силкина М.А., Соколова М.А. *Элементы благоустройства и навигация в городской среде.* Учебное пособие. Москва: Архитектура-С; 2016. 161 с.
7. Рунге В.Ф., Манусевич Ю.П. *Эргономика в дизайне среды.* Москва: Архитектура-С; 2009. 211 с.
8. Miyazaki A. *Pictogram and Icon Graphics.* PIE Books; 2008.
9. Яковлева Т.В. *Методические рекомендации по формированию системы навигации в медицинских организациях.* Метод. пособие. Москва; 2019.
10. Бадмаев В.Н. Пограничность социокультурного пространства Юга России. *Вестник ВГТУ.* 2023;15(1):26–30.
11. Луговский А.Ф. Кросс-культурный аспект дизайн-деятельности в условиях глобализации. *Искусство и культура.* 2020;37(1):48–51.

References

1. Subbotin O.S. *Evolutsiya i spetsifika razvitiya sredy zhiznedejatelnosti Kubani: XVIII – XX vv = Evolution and specifics of the development of the living environment of Kuban: 18–20th centuries.* Dissertation of Doctor of Architecture. Minsk; 2024 (In Russ.).
2. Ass E.V. Dizayn v kontekste gorodskoy sredy. Nekotoryye teoreticheskiye i tvorcheskkiye problemy: Dizayn i gorod = Design in the context of the urban environment. Some theoretical and creative problems: Design and the city. In the book: *Trudy VNIITE.* Ser. Technical aesthetics. Moscow; Issue 29 (In Russ.).
3. *Natsionalnyy standart RF GOST R 57295-2016 = The national standard of the Russian Federation GOST R 57295-2016.* Sistemy dizayn-menedzhmenta. Rukovodstvo po dizayn-menedzhmentu v stroitelstve = Design management systems. A guide to design management in construction. URL: <https://base.garant.ru/71892374/> (Accessed 15 August 2023) (In Russ.).
4. Berger K.M. *Putevodnyye znaki. Dizayn graficheskikh sistem navigatsii = Guiding signs. Design of graphical navigation systems.* Moscow: Rip-Holding; 2006 (In Russ.).
5. Bhaskaran L. *Anatomiya dizayna: reklama, knigi, gazety, zhurnaly = The anatomy of design: advertising, books, newspapers, magazines.* Translated from English. V. Khoros. Moscow: Astrel; 2006. 256 p. (In Russ.).
6. Silkina M.A., Sokolova M.A. *Elementy blagoustroystva i navigatsiya v gorodskoy srede = Elements of landscaping and navigation in an urban environment.* A study guide. Moscow: Arkhitektura-S; 2016. 161 p. (In Russ.).
7. Runge V.F., Manusevich Yu.P. *Ergonomika v dizayne sredy = Ergonomics in the design of the environment.* Moscow: Arkhitektura-S; 2009. 211 p. (In Russ.).
8. Miyazaki A. *Pictogram and Icon Graphics.* PIE Books; 2008.
9. Yakovleva T.V. *Metodicheskiye rekomendatsiy po formirovaniyu sistemy navigatsii v meditsinskikh organiza-tsiyakh = Methodological recommendations for the formation of a navigation system in medical organizations.* Methodological manual. Moscow; 2019 (In Russ.).
10. Badmaev V.N. Pogranichnost sotsiokulturnogo prostranstva Yuga Rossii = The borderline of the socio-cultural space of the South of Russia. *Vestnik VGTU.* 2023;15(1):26–30 (In Russ.).
11. Lugovsky A.F. Kross-kulturnyy aspekt dizayn-deyatelnosti v usloviyakh globalizatsii = The cross-cultural aspect of design activity in the context of globalization. *Iskusstvo i kultura.* 2020;37(1):48–51 (In Russ.).

Об авторах:

Куприянова Елена Владимировна, доцент кафедры дизайна, Донской государственный технический университет (РФ, 344000, Ростов-на-Дону, пл. Гагарина, 1), [ORCID](https://orcid.org/0000-0001-9146-1000), ep@mail.ru

Изюмченко Анастасия Юрьевна, магистр, Донской государственный технический университет (РФ, 344000, Ростов-на-Дону, пл. Гагарина, 1), [ORCID](https://orcid.org/0000-0001-9146-1000), agrean@mail.ru

Поступила в редакцию 11.02.2024

Поступила после рецензирования 10.03.2024

Принята к публикации 12.03.2024

Конфликт интересов

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

About the Authors:

Kupriyanova Elena Vladimirovna, Associate Professor of the Department of Design, Don State Technical University (1, Gagarin Sq., Rostov-on-Don, 344000, RF), [ORCID](#), ep@mail.ru

Izyumchenko Anastasia Yurievna, Master, Don State Technical University (1, Gagarin Sq., Rostov-on-Don, 344000, RF), [ORCID](#), agrean@mail.ru

Received 11.02.2024

Revised 10.03.2024

Accepted 12.03.2024

Conflict of interest statement

The authors do not have any conflict of interest.

The authors have read and approved the final manuscript.