



PETER V. PANUHIN

## URBAN DEVELOPMENT ACTIVITY IN THE CRIMEA IN 1862-1914 AND POSITIONING OF THE PENINSULA AS A RESORT REGION

The article talks about urban planning activity on the Crimean Peninsula during the period of rapid development of capitalism in the Russian Empire after the reforms of Alexander II. The market processes associated with the high demand for land, with the need to introduce measures of administrative regulation of urban development in the Crimea are analyzed. The statistical data of the construction boom in the Crimea in the cities of Yalta, Feodosia, Sevastopol and Kerch are given. The author notes the emergence of new infrastructural elements in Crimean cities, such as: landscaped embankments, landscaped parks, centralized sewerage and water supply, electric networks. There is also the emergence of a new type of tourism — resort tourism, which is confirmed by the function through the publication of numerous guidebooks.

**Keywords:** Crimean Peninsula. Southern coast of Crimea. Urban planning, construction activity, urban boom, statistics, population growth, resorts, Yalta, Feodosia, Sevastopol, Kerch, landscaping, guidebooks

В настоящее время тема позиционирования Крымского полуострова как пространства русского мира крайне важна и актуальна. В течение многих столетий формировались макроструктурные связи между городами полуострова: изначально в эпоху античности между городами Боспорского царства, впоследствии в римской и византийскую эпохи, во времена Азовских походов Петра I, после окончательного утверждения Российской империи на крымской земле победами русского оружия в турецких войнах «Золотого века» Екатерины II. Не менее важным периодом в развитии Крыма был период после Восточной (Крымской) войны 1853–1856 годов. Тогда, на фоне усталости от прошедшей войны, Крымский полуостров охватила небывалая строительная лихорадка. В 1860-х годах на Южный берег Крыма хлынула промышленная и финансовая буржуазия, которая стала скупать земли, принадлежавшие ранее аристократии. Этот процесс еще более интенсифицировался благодаря социальным и экономическим реформам Александра II. Цель получить в «благословенном полуденном краю кусочек рая» оказалась вполне достижимой не только для представителей высшего дворянства. Началась спекуляция землей, причем в большинстве случаев это касалось прибрежных участков, предназначавшихся

1

ПАНУХИН П.В.

## ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ АКТИВНОСТЬ В КРЫМУ В 1862-1914 ГОДАХ И ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ ПОЛУОСТРОВА КАК КУРОРТНОГО РЕГИОНА

В статье рассказывается о строительной активности на Крымском полуострове периода бурного развития капитализма в Российской империи после реформ Александра II. Анализируются рыночные процессы, связанные с ажиотажным спросом на землю, с необходимостью введения архитектурного регламентирования городской планировки и застройки на полуострове. Автор рассматривает новые генеральные планы крымских городов на примерах Севастополя, Ялты, Феодосии и Керчи. Отмечается появление новых инфраструктурных элементов в городах Крыма, таких как: благоустроенные набережные, ландшафтные парки, централизованная канализация и водоснабжение, электросеть. Особое внимание уделяется процессам, которые были связаны с новым макроструктурным предназначением Крыма как курортного региона Российской империи.

**Ключевые слова:** Россия. Крымский полуостров, Южный берег Крыма, градостроительный бум, статистика, рост населения, курорты, Ялта, Феодосия, Севастополь, Керчь, благоустройство, путеводители

под жилую застройку. В свою очередь, ажиотажный спрос на землю привел к небывалой строительной активности в районах Алушты, Партенита, Гурзуфа, Никиты, Кореиза, Алупки. Самыми востребованными территориями оказались земли Ялты. Здесь царил настоящий градостроительный бум (Рис. 1). В силу того обстоятельства, что город быстро рос, возникла необходимость управления процессом его урбанизации, и в 1869 году Ялта получила новое Городовое Уложение [1]. В 1870 году в городе была образована Городская дума, состоявшая из 30 гласных. Их выборы проводились по весьма дискриминационной системе. Из 1500 жителей города в списки избирателей было внесено только 80, а именно: владельцы недвижимого имущества с цензом свыше 500 рублей, купцы 1-й и 2-й гильдии, представители высшего сословия (князья и графы), генералитет, чиновники. Рядовые жители города избирательных прав не имели. Несмотря на эти ограничения, установить строительную активность горожан сверху не удалось, и к 1873 году в Ялте появилось более ста новых владений между реками Быстрой и Водопадной. Возникла крупная селитебная из дач, особняков и хозяйственных строений, образовавшая Новый город. Так, если в 1864 году в Ялте было 53 жилых здания, то в 1884 году их стало 353, в 1892–1108,

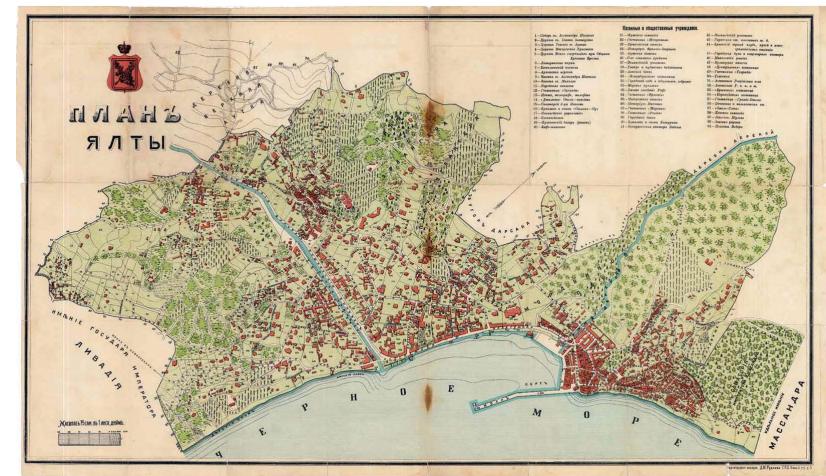


Рис. 1.  
План Ялты из Атласа А.Безчинского, 1908.

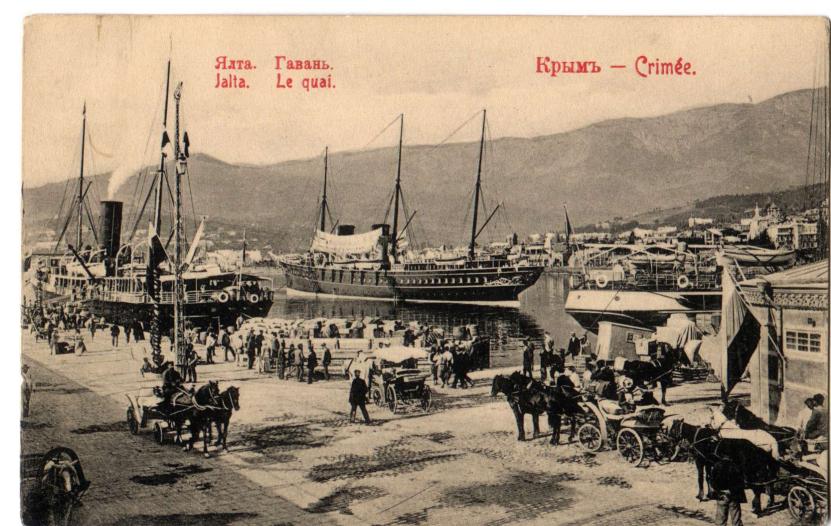
а в 1901 году уже 1582 [2]. Также были построены Массандровский (1898–1902) и Большой Ливадийский (1907–1911) императорские дворцы, дворец Эмира Бухарского [3] (Рис. 2). В 1896 году в состав города был включен район Заречье общей площадью 236 десятин, а в 1911 — Верхняя Аулка и Ливадийская слободка. Дальше Ялта расширяться не могла: с юго-запада находился императорское имение Ливадия, с северо-востока располагалась Массандра, а с материковой стороны над городом нависал скалистый массив Ай-Петринской стены. Большая часть земель города (435 десятин) находились в приватном владении. Лишь небольшая площадь ялтинской земли, а именно — только 34 десятины (6,8%) являлись собственностью города. Это были купленные у тех же частных собственников участки. Они использовались под городской сад, базарную площадь, кладбище, бойню, казенные здания (гимназию, полицейскую и пожарную части), а также под городскую уличную сеть. Лихорадочная закупка земельных участков и строительная горячка 90-х годов были связаны с общим бурным развитием капитализма в России и формированием Ялты как дорогостоящего курорта. С 1881 по 1913 год количество приезжих в городе увеличилось в пять раз и достигло до 36 000 человек в сезон [4]. Постоянное население такжеросло чрезвычайно динамично. В 1882 году в Ялте проживало 2970 человек, а к 1913 году число жителей выросло до 24876 [5]. В городе имелось 17 храмов, две гимназии, пять публичных домов, четыре ночлежки и три библиотеки — две частные и общегородская. Дума крайне неохотно выделяла средства на общественные здания, так, например, в городской библиотеке, открывшейся в 1902 году книжный фонд наполовину состоял из пожертвованных Ниццы [6] (Рис. 3–4).



Европейский маркетинг не был заинтересован в развитии Ялты как города-курорта. Утверждалось, что в России курортное лечение в принципе невозможно. Ялта опровергла это утверждение. Настойчивыми теоретиками и практиками создания курортов в Крыму были доктора В.Н. Дмитриев и С.П. Боткин. За труд «Очерк климатических условий Южного берега Крыма» Русское Географическое общество присудило В.Н. Дмитриеву серебряную медаль. Движение за здоровый образ жизни быстро распространилось по всему Крыму [7]. Появилось большое количество пеших и водных туристических маршрутов, частных лечебных санаториев. Пользовались широкой популярностью многочисленные «тропы здоровья», горные восхождения, морские прогулки, которые нередко сочетались с историко-культурным изучением Крыма. Традиционные устремления русской интеллигенции использовать путешествия и познавательные экскурсии для целей просвещения привели к появлению нового литературного и картографического жанра, который удачно объединил в своих рамках всю разноглановую справочную информацию о регионе под общим названием «путеводители». По своей сути, путеводители последней четверти XIX века стали преемниками «журналов путешествий» Полуденного вояжа Екатерины II, дневника леди Крейвен, записок Пола Дебрюкса, сборника Петра Кеппена и трудов других исследователей, стремившихся донести информацию о Крыме до широкого читателя [1]. В силу того, что Крымский полуостров был центром притяжения десятков тысяч людей и объектом туристических интересов определенных слоев общества, на подобные издания

сформировался широкий спрос. В Западной Европе литература этого жанра была популярной еще со времени раскопок древних Помпей, а в Российской империи только начинала развиваться именно благодаря Крыму. Целеполагания, определявшие содержание путеводителей, были весьма многообразны: они знакомили гостей и исследователей полуострова не только со способами и маршрутами путешествий, но и давали обширную информацию по истории, культуре, статистике, географии, климатологии, геологии, ботанике, гостиничному и торговому делу, а также содержали объемные блоки частных рекламных объявлений. Особое внимание было удалено картографической составляющей путеводителей (как своего рода локации, дающей возможность ориентироваться в пространстве) и древним памятникам (как главным туристическим объектам полуострова). Роль путеводителя в качестве справочного издания, содержащего различного рода сведения об объектах культурного наследия, была ключевой для становления жанра краеведческой литературы о Крыме второй половины XIX — начала XX века. Авторами путеводителей являлись люди разных профессий; это были историки, археологи, архитекторы, журналисты, краеведы-любители. Все они, обладая широким кругозором и разнообразными знаниями о Крыме, в то же время отдавали приоритет определенной узкой сфере, наиболее близкой им с профессиональной узкой точки зрения, что, в свою очередь, влияло на различный характер информации, помещаемой в каждом конкретно взятом путеводителе. Объем изданий также порой очень сильно отличался друг от друга и мог варьироваться в диапазоне от 30 до более 500 страниц.

Рис. 2.  
Ялта. Дворец Эмира Бухарского.  
Фотооткрытка, 1903.



4 КРЫМЪ. Ялта. Пляжъ у Александровского сквера.



Помимо Ялты, экономический бум переживали практически все крымские города. В некоторых из них строительную деятельность поддерживали известные частные благотворители. Так, в Феодосии, главным действующим лицом был И.К. Айвазовский, который на свои средства обновил большую часть инфраструктуры города и, кроме того, отстаивал интересы его жителей

в правительственные кругах и при дворе в Санкт-Петербурге. Благодаря ему Феодосия получила водопровод, электрическое освещение, замощенную улицу центральной части города, благоустроенную набережную и художественную галерею картин мастера, впоследствии завещанную им городу. В 1990-е годы Феодосия получила еще один стимул экономического развития в связи



со строительством нового порта, оборудуемого по последнему слову техники того времени. Строительство порта велось в 1891–1895 годах по проекту и под руководством военного инженера А.Л. Бертье-Делагарда. На строительство было потрачено 3 985 202 рубля, но оборудование еще не стоило 1 100 000. Новый феодосийский порт был торжественно открыт министром путей сообщения князем М.И. Хилковым 9 сентября 1896 года. Феодосия превратилась в важный коммерческий порт юга России (Рис. 5). По воспоминаниям учёного И.М. Саркизова-Серазини, жившего в Феодосии, — «...не было дня, чтобы на причалах порта не стояло несколько судов. В осенние месяцы, после уборки хлеба, не хватало места для иностранных судов, и они терпеливо отставались в море за широким молом... Однажды я насчитал в порту у причалов и за волнорезом до 35 пароходов». Через Феодосийский порт осуществлялась перевалка более 40% российского зерна, идущего на экспорт из Черноморья. В конце первого десятилетия XX века через Феодосию также начались танкерные перевозки бакинской нефти. Путеводитель по Крыму 1910 года Г.Москвича так описывает Феодосию: «...уездный город Таврической губернии с 35-ю тысячами жителей, довольно красивый, чистый и благоустроенный... Главные улицы, порт и многие учреждения и частные дома освещаются электричеством... в городе есть водопровод и канализация» [8]. В конце XIX — начале XX веков быстроросла численность населения города. В 1897 году в нем насчитывалось 27 238 жителей, в 1909—32 465, в 1914 — до 38 тысяч человек (Рис. 6).

Путеводители по Крыму дореволюционного времени являлись одними из самых достоверных документальных источников, содержащих объективные сведения об интересующих читателя

картах, о размерах изображенных на них территорий, о планировке и застройке городов, природных ландшафтах и культурном наследии Крыма на определенном историческом этапе. К началу двадцатого столетия, после долгого становления жанра, наконец, сложился определенный стандарт крымского путеводителя, который должен был содержать сведения картографического характера в виде схем, заменяющих профессиональные карты; отображать на этих схемах основные объекты разных сфер: культуры, ландшафта, природы, климата, транспортной логистики, а также предоставлять читателю их подробное и доходчивое описание.

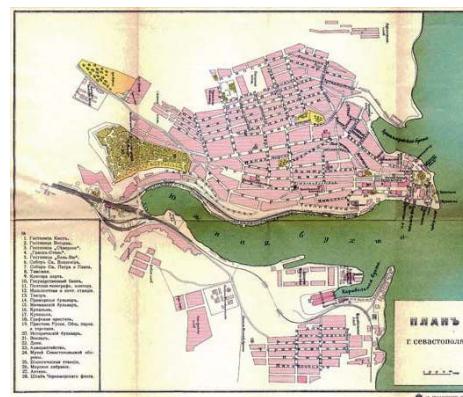
В ранних путеводителях до 1870-х годов практически отсутствует главная база Черноморского флота — Севастополь. Это неудивительно, ведь

до этого времени еще не были отменены санкции Парижского мирного договора, подписанный в 1856 году по итогам Крымской войны.

К восстановлению города, разрушенного почти до основания, не приступало ни руководство Военного ведомства империи, ни Адмиралтейство, ни городские власти. Более десяти лет ушло только на разбор завалов и расчистку территории. В 1871 году, в связи с началом франко-прусской войны, Парижский договор был автоматически денонсирован, и стараниями князя Горчакова была подписана Лондонская конвенция, которая отменила все санкции, ущемлявшие суверенитет России на Чёрном море. Восстановление города началось с возрождения адмиралтейских верфей и портовых сооружений Главного рейда (Северной бухты). В 1875 году в Севастополь пришла железная дорога. От станции Лозовая Московско-Харьковской железной дороги была проложена ветка до устья Северной гавани, что обеспечило бесперебойный подвоз материалов

Рис. 5.  
План Феодосии  
из Атласа  
А. Безчинского,  
1908.

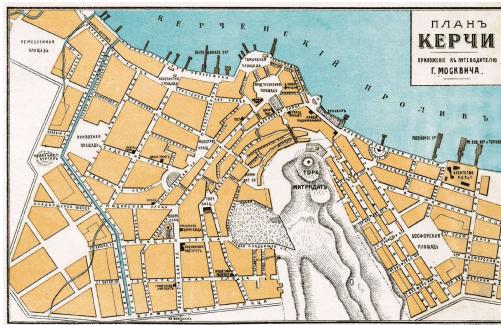
Рис. 6.  
Феодосия.  
Панорама.  
Фото 1910.



для строительства. Город стал стремительно возрождаться. Если в 1862 году население Севастополя насчитывало всего около 5000 человек, то в 1886 году число жителей выросло в пять раз и составило 25 600 человек, в 1895 году — 45 100 (в девять раз), а в 1900—58 000 (более чем в 11,5 раз) [9] (Рис. 8). Были восстановлены береговые морские батареи Южной стороны и укрепленные линии, соединявшие редуты преимущественных высот на территории самого города. В 1890 году Севастополь получил статус морской крепости 3-го класса, и снова был объявлена главной базой российского Черноморского флота. Кроме строительства военных укреплений, причалов, казарм, складов в Севастополе активно велось и строительство жилых и общественных зданий. В центре Севастополя был возведен корпус Морского офицерского собрания, дом главкомандующего Черноморским флотом, военно-морская библиотека, доходный дом Лукомского, на первом этаже которого находилась фешенебельная гостиница. Для снабжения строительных площадок строительными материалами была возобновлена добыча камня в Инкерманских каменоломнях. Был восстановлен разоренный Инкерманский монастырь, завершен Владимирский собор, который начали строить ещё из Крымской войны, построен Свято-Никольский храм-памятник (1870) в виде пирамиды, заложен новый Покровский собор (1895). Так же, у Байдарских ворот, на Красной скале в 1892 году был построен храм Воскресения Христова. В процессе возрождения города был организован специальный Комитет по восстановлению памятников Севастопольской обороны. При попечительстве Комитета появились мемориалы на всех оборонительных бастионах города, а также были воздвигнуты памятники героям обороны: П.С. Нахимову, В.А. Корнилову, Э.И. Тотлебену, В.И. Истомину. Главным мемориальным сооружением города стал Музей-Панорама «Оборона Севастополя», открытый

Севастополь. Нахимовский проспект.  
Sebastopol. Perspective Nakhimoff.

в 1905 году. Город получил новый генеральный план, его старые улицы были спрямлены и расширены, проложен новый проспект Нахимова, вновь пробито 56 улиц и 3 бульвара, обустроено 5 новых площадей, восстановлены главные набережные, причалы, пристани и доки (Рис. 8). К исходу первого десятилетия двадцатого века Севастополь стал самым крупным и благоустроенным городом Крыма. К сожалению, начавшаяся в 1914 году Первая мировая война прервала его краткую мирную жизнь. Город периодически подвергался бомбардировкам со стороны моря из орудий главного калибра судов германского военного флота. Прекратить обстрел города из корабельных орудий удалось только через год, когда командование Черноморским флотом принял вице-адмирал Колчак, вынужденный неприятельским флотом покинуть черноморские воды и уйти в Константинополь. Далее в судьбу Севастополя вмешалась сначала Февральская, а затем и Октябрьская революция. Город пережил вспышку революционных матросов, германскую оккупацию, интервенцию стран Антанты, и стал последним пристанищем армии барона фон Врангеля перед ее трагическим исходом из Крыма. В отличие от Севастополя, Керчь в 1914 году не подверглась бомбардировкам со стороны германского флота. В самом начале Первой мировой, немецкий рейдер Бреслав в паре с эсминцем сопровождения вошел в Керченский пролив и произвел два залпа в сторону крепости Керчь на мысу Ак-Бурун, — той самой новой мощнейшей крепости 1-го класса, которую после Крымской войны начал строить Э.И. Тотлебен [1]. Крепость, на валангах которой стояло более шестисот крупнокалиберных береговых орудий, произвела в ответ единственный залп, после чего Бреслав вместе с эсминцем поспешно удалился в сторону Феодосии. За всю войну ни один из кораблей германской кригсмарине даже не пытался приблизиться к входу в Керченский пролив.



К 1900 году территория города Керчь выросла по сравнению со временем окончания Крымской войны более чем в четыре раза. Основной функцией города была, как и прежде, портовая торговля. Благодаря своему выгодному местоположению в оживленном проливе у слияния двух морей, и, соответственно, большому доходу от проходных пошлин и торговым объемам, Керчь являлась самым богатым крымским городом. Кроме того, будучи самым древним из городских поселений на территории России, и обладая известными всему миру памятниками истории и археологии, Керчь слыла городом музеев и была способна их достойно содержать. В начале XX столетия Керчь получила новый генеральный план (Рис. 9), в соответствии с которым была реконструирована уличная сеть и расширена анфилада центральных площадей, ставшая культурным ядром города. К анфиладе примыкала Митридатова лестница, ведущая к храму-музею, построенному в подражание Парфенону. Аансамбль анфилады включал в себя церковь Св. Иоанна Предтечи XVII века, 2-ю женскую гимназию А. Лагорио в стиле неоренессанс, здания картинной галереи, библиотеку и широкий бульвар, открывающийся в сторону набережной и разбитый на месте сгоревшего во время Крымской войны Воронцовского дворца. Свообразным аккомпанементом анфиладе площадей служила главная улица города, идущая параллельно Александровской набережной, вдоль которой выстроились самые презентабельные здания Керчи (Рис. 10–11). В силу особенностей топографии города, его планировка осталась линейной. Главная планировочная ось, плавно повторяя очертания трех широко раскрытых бухт, вытянулась на расстояние почти семи километров, подчиняя себе квартальную сетку улиц. Генеральный план Керчи, вошедший в Путеводитель по Крыму Г. Москвитина 1910 года, затрачивал, в основном, центральную часть города; вместе с тем периферийные районы также получили регулярную планировочную сетку улиц, привязанную к главной оси [8]. Кварталы этой сетки были застроены преимущественно малотажными частными домами, стоящими довольно

просторно, через палисадники друг относительно друга. В начале второго десятилетия XX века Керчь стала крупным промышленным центром, в состав которого входило два порта, металлургический, судоремонтный, рыбоперерабатывающий и табачный заводы. По статистическим данным, численность населения Керчи на 1913 год составляла 32500 человек [2]. Статистические данные и схема генерального плана Керчи содержались практически во всех путеводителях по Крыму второй половины XIX — начала XX веков. Всего за полвека, до 1916 года включительно, было издано более трехсот крымских путеводителей. Самыми известными из них являлись неоднократно переиздававшиеся Путеводители А. Безчинского и Г. Москвитина. В зависимости от содержания, путеводители начала XX века можно классифицировать по масштабно-территориальному признаку, а именно: путеводители, охватывающие всю географию полуострова; издания, посвященные отдельным регионам (Восточный, Западный Крым, Южный берег, Керченский полуостров) и буклетированные карты-схемы с описаниями крупных городов. Отдельно выделялись профессиональные издания справочного характера (например, Статистические путеводители и Путеводители к съездам Археологического общества), в которых печатались данные оперативной информации и научные сведения о новых открытых объектах. Среди большого количества отечественных и зарубежных справочных изданий и карт Крыма наиболее достоверными были те, над составлением которых работали местные исследователи и издатели. Их полиграфический уровень уступал столичным изданиям, но в отношении достоверности и детальной проработки они имели бесспорное преимущество. Разница в сословном положении туристов, посещавших Крым, определяла социальный заказ на путеводители разного уровня художественного оформления, сложности и плотности содержания. Начиная с 1890-х годов стали выпускаться подобные издания для поднесения высочайшим особам, печатавшимися небольшими, но более 100 экземплярами тиражами. В двадцатом столетии также

Рис. 9.  
А. Новак.  
План Керчи.  
Приложение  
к Путеводителю  
Г. Москвитина.  
Одесса,  
1911.

Рис. 10.  
Панorama Керчи.  
Фото 1912.

ПАНУХИН П.В.



Рис. 11.  
Керчь.  
Воронцовская улица.  
Фото 1906.

печатались дорогостоящие подарочные объемные путеводители крупного формата, нередко состоявшие из нескольких томов. Рекламная информация из таких изданий исключалась, но, вместе с тем, использовались цветные вкладки с видами Крыма, литографированные с рисунков известных художников: Маковского, Билибина, Нарбута, Багаевского. Основная же масса путеводителей предназначалась для широкого круга лиц и носила практический справочный характер

с минимальным набором карт-схем и описанием наиболее популярных транспортных маршрутов и самых посещаемых памятных и природных мест. В целом, путеводители явились определенным знаком крымского градостроительного бума в период мирного позиционирования полуострова начиная с 1860-х годов и вплоть до Первой мировой войны.

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. Панухин П.В. Пространство и время на картах Крыма — М., Архитектура-С, 2020.
2. Крым. Сост. Е.Н. Орловская — М.: Типогр. И.Д. Сытина, 1911.
3. Филиппов С. По Крыму. Отражения. - М., Типография А. Левенсон-Ко, 1871.
4. Сосновогорова М.А. Путеводитель по Крыму для путешественников - Одесса, 1871.
5. Крым. Путеводитель. Под ред. К.Ю. Бумбера, Л.С. Вагина, Н.Н. Клепинина, В.В. Соколова. — Симферополь, Типография Тавр. Губ. Земства, 1914.
6. Ильинов Ф.В. Путеводитель по Крыму с историческим описанием достопримечательностей Крыма - М., 1875.
7. Безчинский А. Путеводитель по Крыму. -2-е изд., испр. и доп. - М., Типо-литогр. Т-ва И.Н. Кушнарев и К., 1902.
8. Москвитин Г.Г. Практический путеводитель по Крыму - Одесса, 1888.
9. Шибанов Ф.А., Указатель картографической литературы, вышедшей в России с 1800 по 1917 год. - Л., Изд-во ЛГУ, 1961.
10. Святловский В.В. Южный берег Крыма и Ривьера. Предисл. Л.Б. Бертенсона. - Санкт-Петербург, 1902.
11. Россия. Полное географическое описание национального Отечества. Т. XIV. Новороссия и Крым. Под общим рук. П.П. Семёнова - Тянь-Шанского, В.Н. Наманского - СПб, 1910.
12. Panukhin P.V. (2020) Space and time on maps of the Crimea: Moscow, Architecture-C, (in Russ.)
13. Crimea, (1911) Comp. E.N. Ordovskaya – M., I.D.Sytin publishers, 1911,(in Russ.)
14. Filippov S. (1869) In the Crimea. Reflections. - M., Moscow A. Levenson and Co. Printing house, (in Russ.)
15. Sosnogorova M.A.(1871) Guide to the Crimea for travelers - Odessa, (in Russ.)
16. Crimea. Travel guide (1914) Edited by K.Y. Bumber, L.S. Vagin, N.N. Klepinina, V.V. Sokolova : Simferopol, Printing House of the Tavr. Gubernia Zemstvo, 1914,(in Russ.)
17. Lvovich F.V. (1875) A guide to the Crimea with a historical description of the sights of the Crimea: Moscow, 1875.
18. Bezchinsky A. (1902) Guide to the Crimea, 2nd ed., испр. and доп.: Moscow Типо-литогр. И.Н. Кушнарев and Ко,(in Russ.)
19. Moskvitin G.G. (1888) Practical guide to the Crimea - Odessa,(in Russ.)
20. Svetlovsky V.V. (1902) The Southern coast of Crimea and the Riviera. Foreword by L.B. Bertenson : St. Petersburg, (in Russ.)
21. Russia. A complete geographical description of our Fatherland,(1910),Vol. XIV, Novorossiya and Crimea, Under the general direction of P.P. Semenov - Tien-Shan, V.N. Namansky - St. Petersburg, (in Russ.)

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ АКТИВНОСТЬ В КРЫМУ В 1862-1914 ГОДАХ  
И ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ ПОЛУОСТРОВА КАК КУРОРТНОГО РЕГИОНА