

Научная статья
УДК 94(571.54+571.55)
<https://doi.org/10.63973/1998-6785/2026-1/67-77>

"Строили с листа": особенности проектирования и застройки новых городов Забайкалья в 1950-е – 1980-е гг.

Николай Сергеевич Байкалов
Бурятский государственный университет им. Доржи Банзарова, Улан-Удэ, Россия, baikalov@bsu.ru
Жамьян Жаргалович Цырендашиев
Бурятский государственный университет им. Доржи Банзарова,
Улан-Удэ, Россия, tsyrendashiev_zhamyan@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрены особенности проектирования и застройки новых городов Забайкалья во второй половине XX в. На основе архивных документов описаны основные этапы и особенности проектирования и планирования разных типов городов, выявлены причины и последствия запаздывания в подготовке проектных документов. В заключении сделаны выводы, что на протяжении рассматриваемого периода генеральные планы не стали в новых поселениях Забайкалья проектной основой для фактической застройки. Разрыв между градостроительной теорией и практикой имел накопительный эффект и отрицательно сказался на развитии населённых пунктов региона, как в советский период, так и на современном этапе.

Ключевые слова: *Забайкалье, новые города, проектирование городов, генеральный план, ведомственность, поздний социализм*

Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда № 24-28-01656, <https://rscf.ru/project/24-28-01656>

Для цитирования: Байкалов Н. С., Цырендашиев Ж. Ж. "Строили с листа": особенности проектирования и застройки новых городов Забайкалья в 1950-е – 1980-е гг. *Ойкумена. Регионоведческие исследования.* 2026. Т. 20, № 1. С. 67–77.

<https://doi.org/10.63973/1998-6785/2026-1/67-77>

Original article
<https://doi.org/10.63973/1998-6785/2026-1/67-77>

"Built from scratch": designing and developing new cities in Transbaikalia in the 1950s–1980s

Nikolai S. Baikalov
Dorji Banzarov Buryat State University, Ulan-Ude, Russia, baikalov@bsu.ru
Zhamyan Zh. Tsyrendashiev
Dorji Banzarov Buryat State University, Ulan-Ude, Russia, tsyrendashiev_zhamyan@mail.ru

Abstract. The article examines the design features of new towns in Transbaikalia in the second half of the 20th century. Based on archives, the article describes the main stages and features of the developing design and planning process for different types of towns and identifies the causes and consequences of delays in the preparation of master plans and detailed planning projects. In conclusion, the authors claim that urban master plans did not become the design basis for actual construction in new settlements in Transbaikalia during the review period. The gap between urban planning theory and practice had a cumulative effect and negatively influenced on the development of regional settlements during the Soviet period and at the present stage.

Key words: *Transbaikalia, new cities and towns, urban planning, master plan, departmentalism, late socialism*

The reported study was funded by the Russian Science Foundation grant No. № 24-28-01656, <https://rscf.ru/project/24-28-01656>

For citation: Baikalov N. S., Tsyrendashiev Zh. Zh. "Built from scratch": designing and developing new cities in Transbaikalia in the 1950s–1980s. *Ojkumena. Regional Researches.* 2026. Vol. 20, No. 1. P. 67–77.
<https://doi.org/10.63973/1998-6785/2026-1/67-77>

Во второй половине XX в. Сибирь и Дальний Восток вступают в стадию интенсивного промышленного освоения. Проводниками в реализации крупных индустриальных проектов стали новые города, резкий рост которых пришёлся на послевоенный период. Сегодня обращение к историческому опыту их формирования приобретает актуальность в контексте реализации программ социально-экономического развития сибирского и дальневосточного регионов, модернизации транспортной инфраструктуры и обсуждения инициатив создания новых поселений.

Понятие "новый город" применительно к новейшему периоду отечественной истории обладает несколькими смысловыми уровнями, которые

связаны с разными критериями новизны – новое место, новый быт, новые технологии и новые возможности и др. На рубеже XIX–XX вв., благодаря трудам английского социолога Э. Говарда и его последователей, получает распространение концепция города-сада [14]. В России её подхватывает один из основоположников научного градостроительства А. К. Енш, который полагал, что города-сады (или города-деревни) могут быть способом решения аграрного и рабочего вопросов, а также способствовать снижению нехватки жилья для трудящихся [16, с. 48–49].

После установления советской власти идея "нового города" оказалась созвучна как взглядам представителей раннесоветского авангарда, так и поискам теоретиков социалистического образа жизни. По выражению Н. Ю. Костюриной она отражала "весь спектр ожиданий, связанных с революцией: в нём зафиксированы представления об обновлённой социальной организации жизни и соответствующих ей градостроительных решениях" [18, с. 3]. Понимание нового поселения как возникшего на новом, ранее неосвоенном месте дополняется представлением о новом, как сформированном на новых социалистических принципах.

Ускоренная индустриализация стала основным градообразующим фактором 1930-х гг. В отличие от городов, возникших естественным путем, плановые города строились на свободном, ранее неосвоенном месте, преимущественно, рядом с промышленными предприятиями. Многочисленные города, появившиеся в это время, часто возникали без серьёзной проектно-изыскательной подготовки, не имели генпланов и прочих документов.

Концепция нового города как "города социалистического" конструировалась на противопоставлении его "городу капиталистическому". В качестве нового город воспринимался благодаря советским идеологемам, соответствовавшим представлениям людей о лучшей жизни и городе будущего. На практике же, как отмечают исследователи, новые советские города вобрали в себя много "элементов капиталистического города", получали типовые проекты, разрабатываемые столичными архитекторами часто без посещения мест строительства и учёта локальных особенностей [31, с. 275–288]. В результате города имели схожий облик, безликую архитектуру общественного центра и значительные объёмы трущобной застройки.

Во второй половине XX в. новые города рассматривались в двух аспектах: как "новое населённое место в общей системе расселения" и как "непрерывно новое качество планировки и застройки, отражающее достижения градостроительства на каждом новом этапе его развития" [25, с. 5–6]. В этот период наблюдаются попытки расширения границ дефиниции "новый город". Советские географы Л. Л. Трубе и Б. С. Хорев предложили относить к новым городам не только те, что возникли на незаселённом месте, но и те, что выросли из сложившихся поселений [35, с. 32–33]. Некоторые авторы также причисляли к ним сложившиеся в дореволюционное время посёлки, которые за годы Советской власти в несколько раз увеличились, были заново отстроены или перенесены из зон затопления крупных водохранилищ [19, с. 44–45].

Несмотря на всё многообразие определений в настоящем работе новыми мы будем считать все города, возникшие на свободной территории или переведённые из посёлков сельского и городского типов в разряд городов в советское время. К данной категории в регионе можно отнести три новых города Республики Бурятия и шесть населённых пунктов Забайкальского края, которые авторы статьи сгруппировали на основе функционально-генетической типологии, учитывающей профиль хозяйственной специализации и исторические особенности возникновения и развития.

По функциональной принадлежности [26, с. 245–246] изучаемые населённые пункты подразделяются на транспортные города, обеспечивающие функционирование Забайкальской и Байкало-Амурской железных дорог (Хилок, Шилка, Борзя, Могоча и Северобайкальск); промышленные горнодобывающие города (Закаменск, Балей, Краснокаменск); промышленные города с доминированием энергетической отрасли (Гусиноозерск). По генетическому признаку авторы выделяют раннеиндустриальные (Закаменск, Гусиноозерск, Балей и др.) и позднеиндустриальные (молодые) города (Краснокаменск, Северобайкальск).

Цель работы состоит в изучении основных этапов и особенностей проектирования и застройки новых городских поселений Забайкалья в 1950-е – 1980-е гг. на основе архивных документов проектных институтов, материалов делопроизводства областных и районных органов исполнительной власти, хранящихся в региональных и местных архивах, а также устноисторических сведений.

В отечественной историографии проблемы проектирования и строительства новых городов Забайкалья до сих пор не получили широкого освещения. В работах историков социалистические города региона рассматривались, прежде всего, в рамках изучения советской индустриализации территорий Сибири и Дальнего Востока, где им отводилась роль базовых площадок для осуществления крупных индустриальных и инфраструктурных проектов. В последние десятилетия стали появляться работы по урбанизации и формированию систем расселения, демографической и социальной истории [10; 11; 12; 13; 33; 37; 38]. Отдельные вопросы рассматривались в работах, посвящённых истории БАМа [1; 2; 3; 8; 28], историко-правовым аспектам подготовки градостроительной документации [29; 30], историко-культурному наследию [5; 6; 32] и др.

Формирование городской поселенческой сети Забайкалья было тесно связано с государственной политикой освоения восточных регионов страны, первоначально ориентированной на добычу пушнины (XVI–XVII вв.), затем – на анклавное развитие горно-металлургической промышленности (XVIII–XIX вв.), после – на аграрное освоение территорий, сопровождавшееся массовым переселением крестьян в малообжитые районы (сер. XIX – нач. XX вв.) [27, с. 34]. С началом строительства в 1891 г. Транссибирской магистрали складывается широтная полоса расселения в центральной части Забайкалья. География старой поселенческой сети подвергалась "сжатию", уступив место новым населённым пунктам, расположенным на магистральной линии. Вдоль Забайкальской железной дороги (ЗЖД) складывается ряд железнодорожных станций – Хилок (1896), Шилка (1897), Борзя (1899), Мысовая (1900), Петровский Завод (1900), Могоча (1910) и др.

В региональной структуре поселенческой сети железнодорожные посёлки становятся промежуточными звеньями между селом и городом с функциями административного, торгово-распределительного и транспортного центров на прилегающей территории. По мнению Г. М. Лаппо пристанционные посёлки являлись "эмбрионами" урбанизации будучи резервными точками роста тех или иных производств [20, с. 302].

Самым крупным населённым пунктом между Верхнеудинском и Читой был Хилок, в котором размещались центр VI строительного участка ЗЖД, торговые и ремесленные заведения, паровозное депо и железнодорожные мастерские. Станция Шилка расположилась на месте казачьей станицы Митрофановской, откуда проходила гужевая дорога до Нерчинска и осуществлялось снабжение строившейся ЗЖД по речным путям. От станции Борзя протянулась железнодорожная ветка на Маньчжурию, что стимулировало развитие в посёлке ремесла и торговли. Последней на ЗЖД возникла станция Могоча, первоначально входившая в состав Амурской железной дороги (1907–1916), ставшая логистическим центром золотодобычи в Восточном Забайкалье.

При застройке этих поселений учитывались три условия: близость железнодорожных путей для транспортировки грузов; возможность легко получить воду для промышленных целей; стоимость земельных участков [4, с. 50]. Для сооружения и эксплуатации дороги требовались новые производственные и общественные объекты, включая здания вокзалов, путевые дворы, локомотивные депо и пр.

Архитектурной доминантой пос. Хилок служил вокзал, вокруг которого формировалась привокзальная площадь с учреждениями соцкультбыта и зоной рекреации, выполнявшими функцию общественного центра. Населённый пункт состоял из ряда микрорайонов с неофициальными названиями "Порт-Артур", "Остров", "Заречье", "Чёртов угол", которые в случае притока мигрантов должны были интегрироваться в город (АО ХР. Ф. Р-10. Оп. 1. Д. 121. Л. 26–28)¹. В 1935 г. был организован Хилокский вагонный участок,

¹ АО КР – Архивный отдел Краснокаменского района Забайкальского края.

что привело к возведению жилого массива для железнодорожников ("Соцгорода").

Похожая планировка была характерна и для других транспортных населённых пунктов. Старожильческие поселения нередко срастались с пристанционными посёлками, например, ст. Борзя и пос. Суворовский, ст. Шилка и пос. Шилкинский, ст. Могоча и пос. Могочинский [9, с. 13]. При этом "железнодорожная" часть населённого пункта выполняла функции градообразующего ядра, выступая проводником городского образа жизни [16, с. 4].

В 1930-е гг. новый социалистический город все чаще понимается как совокупность рабочих посёлков, сконцентрированных вокруг базового предприятия [21, с. 332–333]. Размещение производительных сил на востоке страны предполагало создание новых центров при развитии крупных производств вместо реконструкции старых поселений [4, с. 93–95]. В Забайкалье начинается интенсивная разработка месторождений угля, вольфрама и золота, что приводит к оформлению группы посёлков горнодобывающей специализации.

Для возведения Джидинского вольфрамо-молибденового комбината в Бурят-Монгольской АССР был образован рабочий посёлок треста Джидастрой Наркомтяжпрома СССР, преобразованный в 1944 г. в город Городок (с 1959 г. – Закаменск) [7, с. 156]. В целях освоения Балейского золоторудного месторождения Читинской области был создан пос. Балей, в 1938 г. получивший статус города районного подчинения [22]. В ходе разработки Гусиноозёрского месторождения каменного угля в Бурятии был организован пос. Шахты, ставший в 1953 г. городом Гусиноозёрском (ГАРБ. Ф. Р-475. Оп. 1. Д. 14–1а. Л. 71)². С появлением в 1960-е гг. градообразующего сектора Минэнерго (Гусиноозёрская ГРЭС) ведомственная монополия Минуглепрома СССР в функционировании города была нарушена.

Промышленные предприятия быстро обрастали рабочими посёлками без проведения предварительных планировочных работ и учёта градостроительных норм [39, с. 356–357]. В результате в Городке, Шахтах и Балее селитьба примыкала к промзоне, формируя скорее образ "деревни при заводе", чем контуры городской ойкумены. Если для транспортных центров, возникших вдоль ЗЖД, было характерно постепенное "вживание" в осваиваемые пространства, то индустриальные города вырастали из рабочих посёлков при предприятиях в очень сжатые сроки.

В послевоенный период происходит упорядочение сети поселений, сложившейся в предшествующие десятилетия. В 1945–1985 гг. в градостроительной мысли получила распространение "прагматичная" концепция, согласно которой отдельные городские районы теперь рассматривались как "продукт новых технологических решений и профессиональных практик" [17, с. 135]. Проектирование городов стало осуществляться на базе генеральных планов [24, с. 4], в основе которых лежали такие принципы, как чёткое функциональное зонирование, эффективная логистика коммуникаций между селитьбой и промзоной, сбалансированное распределение объектов социальной инфраструктуры и пр. [34, с. 3–4].

Разработке генпланов предшествовало тщательное геодезическое, топографическое и технико-экономическое изучение местности. В Закаменске эти работы были завершены к 1948 г., однако генплан и ПДП³ города были утверждены только через семь лет из-за затянувшегося включения в городскую черту посёлков Баянгол и Холтосон с предприятиями Джидинского комбината (ГАРФ. Ф. 150. Оп. 2. Д. 483. Л. 1–4)⁴.

Геодезические и топографические изыскания в пос. Шахты (Гусиноозёрске) были проведены Востсибшахтпроектом, в результате чего генплан (1951) был ограничен посёлком Минуглепрома без учёта перспектив развития территории. Два года спустя документ потерял значение вследствие присвоения поселению городского статуса (ГАРФ. Ф. 150. Оп. 2. Д. 483. Л. 2). Новый генплан получил утверждение лишь в 1968 г. (ГАРФ. Ф. А533. Оп. 1. Д. 5400. Л. 16).

² ГАРБ – Государственный архив Республики Бурятия.

³ ПДП – План детальной планировки

⁴ ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации.

Ведомственная застройка опережала разработку градостроительных документов и в других забайкальских городах, что приводило к некомпактному размещению жителей и росту расходов на содержание коммунальных сетей (ГАРФ. Ф. 150. Оп. 1. Д. 1262. Л. 12). Например, ПДП центрального района и схему размещения первой очереди строительства г. Балей, предложенные Ленгипрогором, были окончательно утверждены в 1967 г.

Ко времени централизованной разработки генпланов транспортных городов Забайкалья результаты ранее проведённых топографо-геодезических работ потеряли свою актуальность. Больше всего несоответствий градостроительным нормативам было выявлено в топографических картах городов Хилок и Могоча. Составлением новой карты Хилка занимался Гипрокоммунстрой. В Могоче подготовка градостроительных документов задерживалась из-за проходившей в городе геологоразведки (ГАРФ. Ф. А533. Оп. 1. Д. 3827. Л. 2–8). Нередко при разработке городских планов проектные институты использовали военные топографические карты (ГАРФ. Ф. А533. Оп. 1. Д. 1997. Л. 20). Всё это приводило к длительным задержкам в проектировании, как следствие, генпланы всех четырёх транспортных городов при ЗЖД утверждались Читинским облисполкомом в течение 1966–1975 гг. (ГАРФ. Ф. А533. Оп. 1. Д. 4368. Л. 19–20; Д. 5849. Л. 20–26).

Последними в Забайкалье возникли молодые города Краснокаменск и Северобайкальск. Атомград Краснокаменск был образован на севере Читинской области в 1969 г. как базовый центр Приаргунского горно-химического комбината по переработке урана [15, с. 18–20].

В предельно сжатые сроки развернулось строительство жилья и объектов социальной инфраструктуры. До появления генплана строители должны были руководствоваться временными правилами застройки, составленными главным архитектором Краснокаменска и Отделом по делам строительства и архитектуры Читинского облисполкома (АО КР. Ф. Р-45. Оп. 1. Д. 72. Л. 3–16, 34).

Однако комбинат нередко пренебрегал этими правилами и ориентировался на внутренние проектно-градостроительные требования, исходящие от заказчика (Минсредмаша СССР). Генеральным проектировщиком города был назначен подведомственный министерству институт ПромНИИпроект. Госстрой РСФСР предложил в качестве образца использовать генплан г. Березники Пермской области (АО КР. Ф. Р-45. Оп. 1. Д. 72. Л. 62). Проектировщики должны были учитывать фактически сложившуюся структуру поселения [29, с. 29]. Поскольку прогнозы экономического и демографического роста поселения изменялись несколько раз, генплан города был окончательно утверждён Читинским облисполкомом лишь в 1989 г. (АО КР. Ф. Р-45. Оп. 1. Д. 72. Л. 124–126).

В 1974 г. в связи с началом сооружения БАМа на карте Забайкалья появляется ряд временных посёлков транспортных строителей, одним из которых является Новогодний. После официальной регистрации населённого пункта Указом Президиума Верховного Совета Бурятской АССР 29 сентября 1975 г. ему было присвоено название Северобайкальск [36, с. 86].

Генплан, разработанный в 1975 г. Ленгипрогором, был рассчитан на проектную численность населения 25 тыс. человек с последующим ростом до 40–50 тыс. жителей. Документ учитывал уникальный природный ландшафт северного побережья Байкала, горный рельеф и прибрежную лесную полосу. При этом проектируемый город оказался отрезан от берега Байкала железнодорожной станцией. По заявлению Главгосэкспертизы Госстроя СССР и института Сибгипротранс перенос станции был невозможен из-за отсутствия других пригодных для её размещения площадок (ГАРФ. Ф. А533. Оп. 1. Д. 5400. Л. 24).

В подготовленной Ленгипрогором документации было выявлено много недостатков. Экспертизы Госгражданстроя и Управления по делам строительства и архитектуры Бурятской АССР показали, что "место расположения города в установленном порядке не выбиралось", "площадка в геологическом отношении была не изучена", "задание на разработку генплана Ленгипрогору не выдавалось и было наспех составлено задним числом" (ГАРФ. Ф. А533. Оп. 1. Д. 5400. Л. 43).

В 1975–1976 гг. Восточно-Сибирский трест инженерно-строительных изысканий выявил в зоне проектирования значительные слои вечномёрзлых грунтов и высокую сейсмичность. В связи с этим было принято решение отказаться от города и ограничиться разработкой плана посёлка железнодорожников на 14 тыс. человек (ГАРФ. Ф. А533. Оп. 1. Д. 5584. Л. 18). Госгражданстрой и Госстрой РСФСР приняли решение определить другую площадку для нового города "в пределах планировки Северо-Бурятского промышленного района" (ГАРБ. Ф. П-36. Оп. 10. Д. 28. Л. 21–21об).

Однако Северобайкальск продолжал расти, главным образом, из-за сосредоточения в этом районе большого количества строительных организаций, специализировавшихся на возведении Мысовых и Байкальского тоннелей, объектов производственной, транспортной и жилищно-гражданской инфраструктуры. Важную роль играло удобное географическое положение будущего города, позволявшее использовать байкальскую навигацию, железный и автомобильный транспорт и авиасообщение. В результате 5 ноября 1980 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР Северобайкальск был преобразован в город республиканского подчинения [23, с. 3] вразрез утверждённому в 1977 г. генплану и продолжил стихийно застраиваться без опоры на главный градостроительный документ.

Аналогичное положение складывалось и в других городских поселениях БАМа в Забайкалье. Например, при возведении пос. Муякан была выявлена деградация вечномёрзлых грунтов под вертикальной планировкой, вследствие чего проект узловой станции второго класса был перенесен в пос. Таксимо, ныне центр Муйского района Бурятии (ГАРБ. Ф. П-8. Оп. 16. Д. 8. Л. 14–15). Как позднее вспоминал один из партийных руководителей стройки генплан нового поселения также отсутствовал: "И вот тогда с листа, с проектного листа, строили же как тогда: проектанты здесь практически жили новосибирские и томские, и с листа выдавали проектные задания... Укладка то шла, сроки уже никто не переносил. Поэтому оно так и получилось, он (Таксимо – Н.Б.) без генплана был построен, в силу необходимости, просто нужно было его строить" (ПМА 2002 г.: республика Бурятия, пос. Таксимо, Анатолий, 1951 г. р.)⁵.

Таким образом, как и в предыдущих случаях, производственные интересы министерств и ведомств доминировали над территориальными. Потребности строительства БАМа привели к росту стихийной застройки преимущественно временным жильём и объектами соцкультбыта без чёткого функционального зонирования и комплексного подхода.

Для обобщения сведений о разработке генпланов новых городов Забайкальского региона обратимся к данным *таблицы 1*.

Почти во всех случаях наблюдается временной разрыв между появлением нового города и разработкой генплана. В транспортных городах он составил в среднем 15 лет. Возникшая в догородской период их развития железнодорожная планировочная структура была инкорпорирована в генпланы новых городов. Отсутствие в данной группе поселений иных градообразующих объектов позволило избежать частых корректировок основных проектных документов и завершить их составление раньше, чем в индустриальных городах.

В горнодобывающих городах (Балей, Закаменск) период отставания в разработке проектных документов составил 29–30 лет, что было вызвано противоречиями между ведомственными проектировщиками и застройщиками и территориальными органами управления, регулярными пересмотрами генпланов в связи с изменениями прогнозов экономического и демографического развития поселений.

Несколько быстрее разработка генеральных планов проходила в молодых поселениях. В Краснокаменске, ввиду стратегической важности градообразующего предприятия, работы были произведены в 20-летний срок. Гусиноозёрск, формально не относящийся к молодым городам, пережил "второе рождение" с возведением ГРЭС, объявленной комсомольской стройкой. В результате на подготовку генплана вместе с прохождением процедуры утверждения там ушло 17 лет.

⁵ ПМА – Полевые материалы автора.

Табл. 1. Разработка генеральных планов новых городов Забайкалья
Table 1. Development of master plans for new towns in Transbaikalia

Город	Год получения городского статуса	Год составления генплана	Год утверждения генплана
Балей	1938	1967	1967–1968
Борзя	1950	1963 1975 (дубликат)	1971
Гусиноозёрск	1953	1968	1970
Закаменск	1944	1955 1974 (переработка)	1955–1974
Краснокаменск	1969	1989	1989
Могоча	1950	1967	1967
Северобайкальск	1980	1977 1987 (переработка)	1977
Хилок	1951	1968	1968
Шилка	1951	1966	1966

Источник: составлено авторами на основе: (ГАРФ. Ф. А533. Оп. 1. Д. 4368. Л. 19–20; Ф. А533. Д. 5849. Л. 20–26).

Source: compiled by the authors based on: (State Archive of the Russian Federation (GARF). Fund A 533. Series 1. File 4368. P. 19–20; File 5849. P. 20–26).

Единственным городом, получившим генеральный план с опережением формального присвоения городского статуса, являлся Северобайкальск. Это было связано со значимостью БАМа как Всесоюзной ударной комсомольской стройки, широким использованием шефской помощи ленинградских строителей. Вместе с тем генплан Северобайкальска предусматривал возведение небольшого посёлка железнодорожников. В застройке города документ не использовался вплоть до корректировки 1987 г., когда он был переработан под фактическую застройку. Если рассматривать 1987 г. как дату получения актуального генплана для города, то можно также констатировать 7-летнюю задержку в разработке документа.

Среди причин затягивания подготовки градостроительной документации, прежде всего, следует выделить ведомственную принадлежность большинства новых городов региона. Проектирование и застройка нередко осуществлялись под давлением производственно-отраслевых интересов промышленных предприятий, строительных трестов и других хозяйствующих субъектов.

Важным фактором была нехватка квалифицированных кадров проектировщиков и малая мощность низовых проектных организаций. Нередко в архивных документах фиксировались случаи отказа генпроектировщиков от разработки ПДП и их передачи местным проектным организациям, сотрудники которых часто не имели профильного архитектурного образования (ГАРФ. Ф. А-533. Оп. 1. Д. 5055. Л. 18–19; Ф. А-533. Оп. 1. Д. 5849. Л. 5).

Организация и контроль над осуществлением планировочных работ сталкивались с удалённостью новых городов и посёлков от областных центров и развитых производственных баз. Власти стремились закрепить должности главных архитекторов и инспекторов по архитектурному контролю непосредственно в районах строительства новых поселений, чему также препятствовал недостаток специалистов на местном уровне (ГАРФ. Ф. А533. Оп. 1. Д. 4722. Л. 7–8).

Таким образом, на протяжении рассматриваемого периода генеральные планы так и не стали в новых городах Забайкалья основными проектными

документами. В раннеиндустриальный период новые поселения стихийно формировались вокруг градообразующих предприятий преимущественно по "трущобному" типу застройки.

Работы по составлению генеральных планов осуществлялись в большинстве случаев во второй половине XX в., когда эти поселения уже получили статус города. Высокая доля ветхого и аварийного жилого фонда препятствовала проектированию новых микрорайонов, которые переносились на свободные территории и возводились на основе современных норм и правил градостроения. Таким образом, новая застройка не заменяла трущобную, а дополняла её, что приводило к непропорциональному разрастанию селитьбы.

Подготовленные проектные документы не соответствовали фактически застроенным микрорайонам, часто воспринимались градообразующими предприятиями как препятствие для осуществления производственных задач и достижения требуемых плановых показателей. Как следствие, наблюдались длительные согласования, пересмотры и корректировки планов, что увеличивало отставание проектных работ от темпов строительства и превращало генпланы в формальные документы.

Такой разрыв между градостроительной теорией и практикой имел тяжёлые последствия для новых городов в постсоветский период, когда существовавшие ранее экономические связи распались, градообразующие предприятия не смогли поддерживать в прежнем объёме жизнедеятельность поселений, возросла доля ветхого и аварийного жилого фонда, а также степень износа коммунальных сетей и инженерных сооружений, ухудшились экологическая обстановка и санитарное состояние территорий. Таким образом, результаты проектной деятельности советского периода приобретают сегодня новое актуальное значение, поскольку их изучение и внедрение позволит ограничить вышеназванные негативные тенденции в территориальном развитии городских поселений региона.

Литература / References

1. Антипин К., Кисельникова Д. Проектирование системы расселения БАМа в 1970-е годы. *Проект Байкал*. 2025. Т. 22, № 84. С. 112–118. <https://doi.org/10.51461/ISSN.2309-3072/84.2558>
Antipin K., Kiselnikova D. Designing the BAM settlement system in the 1970s. *Project Baikal*. 2025. Vol. 22, № 84. P. 112–118. <https://doi.org/10.51461/ISSN.2309-3072/84.2558> (In Russ.)
2. Байкалов Н. С. Недостроенные города БАМа. Советская ведомственность в формировании населенных пунктов притрассовой зоны // Советская ведомственность: коллективная монография / под редакцией И. Н. Стася. М.: Новое литературное обозрение, 2025. С. 355–408.
Baikalov N. S. Unfinished cities of the BAM. Soviet departmentalism in the formation of settlements in the mainline zone // Soviet departmentalism: collective monograph / edited by I. N. Stas. Moscow: Novoe Literaturnoe Obozrenie, 2025. P. 355–408 (In Russ.)
3. Байкалов Н. С. Проектирование населённых пунктов в зоне строительства магистрали // Западный участок БАМа: прошлое, настоящее и будущее: очерки истории, географии, культуры / ред. Ю. А. Зуляр. Иркутск: Изд-во ИГУ, 2023. С. 234–249.
<https://doi.org/10.26516/978-5-9624-2151-3.2023.1-367>
Baikalov N. S. Planning of settlements in the BAM construction zone // Western section of BAM: The Past, the Present and the Future: Essays on history, geography, culture / ed. Yu. A. Zulyar. Irkutsk: Publishing house of Irkutsk State University, 2023. P. 234–249.
<https://doi.org/10.26516/978-5-9624-2151-3.2023.1-367> (In Russ.)
4. Баканова С. А., Никитина Л. В. Город в зеркале генплана: панорама градостроительных проектов в российской провинции XVIII – начала XXI вв. Челябинск: Изд-во ЧГПУ, 2008. 374 с.
Bakanova S. A., Nikitina L. V. City in the mirror of master plan: Panorama of urban development projects in the Russian provinces of the 18th – early 21st centuries. Chelyabinsk: Chelyabinsk State Pedagogical University publishing house, 2008. 374 p. (In Russ.)
5. Балдандоржиев Ж. Б. Малые города: типология и классификация в контексте культурного наследия (на примере малых городов Восточного Забайкалья): дис. ... канд. культурологии: 24.00.01. Чита, 2011. 179 с.
Baldandorzhiyev Zh. B. Small towns: typology and classification in the context of cultural heritage (on the example of small towns of Eastern Transbaikalia): dissertation ... candidate of cultural studies: 24.00.01. Chita, 2011. 179 p. (In Russ.)
6. Балдандоржиев Ж. Б. Малые города: типология и классификация в контексте культурного наследия (на примере малых городов Восточного Забайкалья). *Гуманитарный вектор*. 2011. № 3 (27). С. 112–119.

- Baldandorzhev Zh. B. Small Towns: Typology and Classification in the Context of Cultural Heritage (on the Example of the Towns of Eastern Transbaikalia). *Humanitarian Vector*. 2011. No. 3 (27). P. 112–119. (In Russ.)
7. Батуева М. С. Наш городок. Закаменск: Знамя труда, 2004. 258 с.
Batueva M. S. Our town. Zakamensk: Znamya truda, 2004. 258 p. (In Russ.)
 8. Белаш Т. А., Кузнецов А. В., Мартиров В. Б. Вклад архитекторов и инженеров-строителей Петербургского университета путей сообщения в формирование транспортной и городской инфраструктуры БАМа. *Известия Петербургского университета путей сообщения*. 2024. Вып. 2. С. 311–323. <https://doi.org/10.20295/1815-588X-2024-02-311-323>
Belash T. A., Kuznetsov A. V., Martirov V. B. The contribution of architects and civil engineers of the Petersburg University of Railways to the formation of the transport and urban infrastructure of BAM. *Proceedings of Petersburg Transport University*. 2024. Issue 2. P. 311–323. <https://doi.org/10.20295/1815-588X-2024-02-311-323> (In Russ.)
 9. Борзя – город в Забайкалье / Г. Беломестнов, В. Ильин, Л. Вельц [и др.]. Чита: Экспресс-издательство, 2013. 57 с.
Vorzya – a town in Transbaikalia / G. Belomestnov, V. Ilyin, L. Velts [et al.]. Chita: Express publishing house, 2013. 57 p. (In Russ.)
 10. Бреславский А. С. Динамика урбанизационных процессов в Забайкальском крае (1989–2019). *Гуманитарный вектор*. 2020. Т. 15, № 6. С. 44–53. <https://doi.org/10.21209/1996-7853-2020-15-6-44-53>
Breslavsky A. S. Dynamics of urbanization processes in Zabaikalsky Krai (1989–2019). *Humanitarian vector*. 2020. Vol. 15, No. 6. P. 44–53. <https://doi.org/10.21209/1996-7853-2020-15-6-44-53> (In Russ.)
 11. Бреславский А. С. Итоги советской урбанизации Читинской области: структура, численность и функциональное значение городских поселений. *Исторический журнал: научные исследования*. 2020. № 5. С. 157–167. <https://doi.org/10.7256/2454-0609.2020.5.34014>
Breslavsky A. S. The results of soviet urbanization of Chita oblast: structure, count and functional significance of urban settlements. *History magazine – Researches*. 2020. No. 5. P. 157–167. <https://doi.org/10.7256/2454-0609.2020.5.34014> (In Russ.)
 12. Бреславский А. С. От разрастания к рационализации: городское и пригородное расселение на востоке России в конце 1980-х – начале 2020-х гг. М.: Центр гуманитарных инициатив, 2025. 416 с.
Breslavsky A. S. From expansion to rationalization: urban and suburban settlement system in the East of Russia in the late 1980s – early 2020s. Moscow: Center for Humanitarian Initiatives, 2025. 416 p. (In Russ.)
 13. Будко В. В. Особенности процесса урбанизации на территории Читинской области: дис. ... канд. геогр. наук. Улан-Удэ, 2005. 166 с.
Budko V. V. Features of the urbanization process in the Chita region: dissertation ... candidate of geographical sciences. Ulan-Ude. 2005. 166 p. (In Russ.)
 14. Говард Э. Города будущего / пер. А. Ю. Блох. СПб, 1911. 177 с.
Howard E. Cities of the Future / trans. A. Yu. Bloch. St. Petersburg, 1911. 177 p. (In Russ.)
 15. Город с горячим сердцем. Живая история / Б. Аслезов, Ю. Васин, В. Зенченко [и др.]. Краснокаменск: Администрация городского поселения "Город Краснокаменск", 2019. 304 с.
City with a warm heart. Living history / B. Aslezov, Yu. Vasin, V. Zenchenko et al. Krasnokamensk: Administration of the urban settlement "City of Krasnokamensk", 2019. 304 p. (In Russ.)
 16. Енш А. К. Города-сады: (Города будущего). СПб: типография Санкт-Петербургского градоначальства, 1910. 49 с.
Ensh A. K. Garden cities: (Cities of the Future). St. Petersburg: Printing House of the St. Petersburg City Administration, 1910. 49 p. (In Russ.)
 17. Жеблиенок Н. Н., Малинина С. В. Некоторые аспекты развития концепции "нового города" в теории отечественного градостроительства. *Academia. Архитектура и строительство*. 2022. № 3. С. 132–141. <https://doi.org/10.22337/2077-9038-2022-3-132-141>
Zheblienok N. N., Malinina S. V. Some aspects of the concept "New City" development in the theory of Russian urban planning. *Academia. Architecture and construction*. 2022. No. 3. P. 132–141. <https://doi.org/10.22337/2077-9038-2022-3-132-141>. (In Russ.)
 18. Костюрина Н. Ю. Новый город как модель советской культуры: дис. ... доктора культурологии: 24.00.01. СПб, 2006. 375 с.
Kostyurina N. Yu. The New City as a Model of Soviet Culture: dissertation ... doctor of cultural studies: 24.00.01. St. Petersburg, 2006. 375 p. (In Russ.)
 19. Куцев Г. Ф. Новые города: социологический очерк по материалам Сибири. М.: Мысль, 1982. 269 с.
Kutsev G. F. New cities: a sociological essay based on materials from Siberia. Moscow: Mysl, 1982. 269 p. (In Russ.)
 20. Лаппо Г. М. Города России. Взгляд географа. М.: Новый хронограф, 2012. 503 с.
Lappo G. M. Cities of Russia. A geographer's view. Moscow: Novyi khronograf, 2012. 503 p. (In Russ.)
 21. Меерович М. Г. Градостроительная политика в СССР, 1917–1929: от города-сада к ведомственному рабочему поселку. М.: Новое литературное обозрение, 2017. 346 с.

- Meerovich M. G. Urban development policy in the USSR, 1917–1929: from a garden city to a departmental workers' settlement. Moscow: Noye Literaturnoe Obozrenie, 2017. 346 p. (In Russ.)
22. О преобразовании рабочего посёлка Балеи Балеysкого района Читинской области в город: постановление Всероссийского центрального исполнительного комитета от 15 февраля 1938 г. // Электронная библиотека исторических документов. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/393392> (дата обращения: 27.09.2024).
On the transformation of the workers' settlement of Baley, Baleyky District, Chita Region, into a city: Resolution of the All-Russian Central Executive Committee of February 15, 1938 // Electronic library of historical documents. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/393392> (accessed 27.09.2024). (In Russ.)
 23. О преобразовании рабочего посёлка Северобайкальска Северо-Байкальского района Бурятской АССР в город республиканского подчинения: Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 5 ноября 1980 г. *Правда Бурятии*. 1980. 8 ноября. С. 3.
On the transformation of the workers' settlement of Severobaikalsk, Severobaikalsky District, Buryat ASSR, into a city of republican subordination: Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the RSFSR of November 5, 1980. *Pravda Buryatii*. 1980. November 8. P. 3. (In Russ.)
 24. Пенцев Е. А. Генеральный план города. Екатеринбург: Изд-во Уральского университета, 2016. 60 с.
Pencev E. A. City master plan. Yekaterinburg: Publishing house of the Ural University, 2016. 62 p. (In Russ.)
 25. Первая очередь строительства нового города: сборник научных трудов / под ред. И. М. Смолыра. М.: ЦНИИПградостроительства, 1978. 83 с.
The first stage of construction of a new city: a collection of scientific papers / edited by I. M. Smolyar. Moscow: TsNII Pgradostroitelstva, 1978. 83 p. (In Russ.)
 26. Перцик Е. Н. Города мира: география мировой урбанизации. М.: Международные отношения, 1999. 384 с.
Pertsik E. N. Cities of the world: geography of world urbanization. Moscow: International relations, 1999. 384 p. (In Russ.)
 27. Побережников И. В. Фронтальная модернизация в современной отечественной историографии // Урал индустриальный. Бакунинские чтения: материалы XIV Всероссийской научной конференции. Том 1. Екатеринбург: Изд-во УМЦ УПИ, 2020. С. 30–38.
Poberezhnikov I. V. Frontline modernization in the current Russian historiography // Industrial Urals. Bakunin readings: Proceedings of the XIV All-Russian scientific conference. Vol. 1. Ekaterinburg: Publishing house of the UMC UPI, 2020. P. 30–38. (In Russ.)
 28. Поровознюк О. А., Крылов И. В. (ред.) Жизнь БАМа. Вена: Институт культурной и социальной антропологии Венского университета, 2020. 76 с.
Porovoznyuk O. A., Krylov I. V. (ed.) Life of BAM. Vienna: Institute of Cultural and Social Anthropology, University of Vienna, 2020. 76 p. (In Russ.)
 29. Рой Р. О. Генеральные планы новых городов 1960–1980-х гг. *Сибирский юридический вестник*. 2024. № 1. С. 25–32. <https://doi.org/10.26516/2071-8136.2024.1.25>
Roy R. O. General plans of new cities 1960s–1980s. *Siberian law herald*. 2024. No. 1. P. 25–32. <https://doi.org/10.26516/2071-8136.2024.1.25> (In Russ.)
 30. Рой Р. О. Юридическая природа генерального плана города. *Вестник МГПУ. Сер. Юридические науки*. 2024. № 1 (53). С. 89–100. <https://doi.org/10.25688/2076-9113.2024.53.1.09>
Roy R. O. Legal nature of general plans of cities. *MCU Journal of Legal Sciences*. 2024. № 1 (53). P. 89–100. <https://doi.org/10.25688/2076-9113.2024.53.1.09> (In Russ.)
 31. Савенкова В. Н. К вопросу о понятии "социалистический город" // Инноватика в современном мире: опыт, проблемы и перспективы развития: материалы XII международной научно-практической конференции. Ч. 2. Уфа: Изд-во НИЦ Вестник науки, 2023. С. 275–288.
Savenkova V. N. On the concept of "socialist city" // Innovation in the current world: experience, problems and development prospects: Proceedings of the XII international scientific and practical conference. Part 2. Ufa: Publishing house of the Scientific Research Center Vestnik of Science, 2023. P. 275–288. (In Russ.)
 32. Салахова Л. М. Культура молодых индустриальных городов Восточной Сибири в сер. 50-х – 80-е гг.: опыт Братско-Усть-Илимского ТПК. Братск: ГОУ ВПО "БрГУ", 2005. 222 с.
Salakhova L. M. Culture of young industrial cities of Eastern Siberia in the middle 50s–80s: experience of the Bratsk-Ust-Ilimsk TPC. Bratsk: Bratsk State University, 2005. 222 p. (In Russ.)
 33. Стась И. Н. Стать горожанином: урбанизация и население в нефтяном крае (1960-е – начало 1990-х гг.). Курган: Курганский дом печати, 2018. 167 с.
Stas I. N. Becoming a city dweller: urbanization and population in the oil region (1960s – early 1990s). Kurgan: Kurgan printing house, 2018. 167 p. (In Russ.)
 34. Строительство новых городов в СССР / сост. О. Смирнова, М. Хауке, В. Шквариков. М.: Стройиздат, 1964. 35 с.
Construction of new cities in the USSR / comp. O. Smirnova, M. Hauke, V. Shkvarikov. Moscow: Stroyizdat, 1964. 35 p. (In Russ.)
 35. Трубе Л. Л., Хорев Б. С. Новые города на карте Родины. М.: Знание, 1970. 48 с.

- Trube L. L., Khorev B. S. New cities on the map of the Motherland. Moscow: Znanie, 1970. 48 p. (In Russ.)
36. Хаптаев Р. Е. К истории города Северобайкальска // Проблемы истории и культурно-национального строительства в Республике Бурятия. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 1998. С. 86–91. Khaptaev R. E. On the history of the city of Severobaikalsk // Problems of history and cultural-national construction in the Republic of Buryatia. Ulan-Ude: BSC SB RAS, 1998. P. 86–91. (In Russ.)
37. Цыкунов Г. А. Ангаро-Енисейский ТПК: проблемы и опыт (Исторический аспект). Иркутск, 1991. 250 с. Tsykunov G. A. Angara-Yenisei TPC: problems and experience (Historical aspect). Irkutsk: Irkutsk State University, 1991. 174 p. (In Russ.)
38. Чернова Ю. В. Новые города Иркутской области (1950–1980 гг.). Историческое исследование: дис. ... канд. ист. наук. Иркутск, 2002. 256 с. Chernova Yu. V. New cities of the Irkutsk region (1950–1980). Historical research: dissertation... candidate of historical sciences: 07.00.02. Irkutsk, 2002. 256 p. (In Russ.)
39. Эпоха социалистической реконструкции: идеи, мифы и программы социальных преобразований / ред. Л. Н. Мазур. Екатеринбург: Изд-во Уральского университета, 2017. 752 с. The era of socialist reconstruction: ideas, myths and programs of social transformations: collection of scientific papers / ed. L. N. Mazur. Ekaterinburg: Publishing house of the Ural University, 2017. 752 p. (In Russ.)



Информация об авторах

Николай Сергеевич Байкалов, д-р ист. наук, заведующий лабораторией региональной истории Бурятского государственного университета им. Доржи Банзарова, Улан-Удэ, Россия, e-mail: baikalov@bsu.ru

Жамьян Жаргалович Цырендашиев, научный сотрудник лаборатории региональной истории Бурятского государственного университета им. Доржи Банзарова, Улан-Удэ, Россия, e-mail: tsyrendashiev_zhamyan@mail.ru

Information about the authors

Nikolai S. Baikalov, Doctor of Historical Sciences, Head of Laboratory for Regional History, Dorji Banzarov Buryat State University, Ulan-Ude, Russia, e-mail: baikalov@bsu.ru

Zhamyan Zh. Tsyrendashiev, Researcher, Laboratory for Regional History, Dorji Banzarov Buryat State University, Ulan-Ude, Russia, e-mail: tsyrendashiev_zhamyan@mail.ru

Поступила в редакцию 24.10.2024

Received 24.10.2024

Одобрена после рецензирования 09.02.2026

Approved 09.02.2026

Принята к публикации 26.02.2026

Accepted 26.02.2026