

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ АСПЕКТ УРАЛО-КУЗНЕЦКОГО КОМБИНАТА: ТРАНСФОРМАЦИЯ ИДЕИ В МЕСТНЫХ УСЛОВИЯХ

С.С. Духанов

В статье анализируются особенности размещения городов Сибирской части Урало-Кузнецкого комбината. Ведомственный подход первых пятилеток предполагал равномерное распределение заводов и их городов по территории страны, приближение к источникам сырья. Однако в Сибири выбор «точек» строительства вели краевые власти. Прежде всего, они учитывали региональные градостроительные условия. В результате произошло не рассредоточение, а концентрация промышленных предприятий и их поселений в местах наиболее удобных для строительства.

Ключевые слова: градостроительная политика в СССР, индустриализация, социалистическое расселение, градостроительство Западной Сибири

В статье рассматривается градостроительный аспект Сибирской части Урало-Кузнецкого комбината. На основе архивных материалов анализируется влияние региональных условий на изменение градостроительного замысла комбината в ходе осуществления.

Все индустриальное строительство в Западной Сибири периода первой пятилетки (1928-1932 гг.) оказалось связано с реализацией грандиозного проекта Урало-Кузбасского комбината (сокращенно УКК). Основная идея «разбросанного» на большой территории сверхгиганта заключалась в обмене кузбасского кокса на уральскую руду и создании для этого двух артерий перевозки массовых грузов – Урало-Кузбасской железнодорожной сверхмагистрали и Урало-Кузбасского водного пути [1, л. 10 об.]. Создание новых промышленных предприятий УКК должно было в корне изменить градостроительную картину Сибири.

М.Г. Меерович, исследовавший формирование концепции социалистической системы расселения, показал, что она была основана на отрицании «буржуазного опыта». Советский подход 1920-х – 1930-х гг. предполагал перенесение центра тяжести нового промышленного строительства в еще неосвоенные районы и равномерное распределение новых предприятий и их поселений по территории (идея децентрализации) [11, 10].

Вместе с тем, анализ результатов индустриализации Сибири показывает, что в ходе ее осуществления произошло в целом не равномерное рассредоточение предприятий по территории края, а напротив, их концентрация в немногих, уже освоенных местах.

Таким образом, в ходе осуществления идея претерпела трансформацию.

Как вообще могли «передвигаться» предприятия и их города из одной точки строительства в другую? Оказывается, не было никакого тщательно разработанного и обоснованного плана размещения предприятий УКК! Об этом не без горечи писал в ноябре 1930 г. в Краевую плановую комиссию сибирский инженер П. Брянцев, автор концепции «Урало-Кузнецкого маятника». Проблема, по его мнению, состояла в том, что «хотя имеется и пятилетний и генеральный план развития Урало-Кузнецкого комбината, но структурного оформления его, приуроченного к географическим точкам, увязанного в производственно-техническом отношении до настоящего времени нет». Причина: выбор «оптимальных геометрических точек» для размещения крупных предприятий «является весьма сложным делом, в особенности в Сибирском крае, где приходится иметь дело с гольми местами, лишенными в большинстве случаев железнодорожных путей сообщения» [4, л. 5]. Казалось бы, постановка проблемы подсказывала решение – хотя бы часть предприятий сразу размещать там, где их вообще можно было построить, например, в сибирских городах. Но это противоречило социалистической концепции расселения! На протяжении 1930-х гг. Брянцев оставался сторонником размещения центра тяжелой индустрии вблизи источников сырья – в Кузбассе.

Как отмечает Ю.Л. Косенкова, в 1920-е – 1930-е гг., градостроительные процессы в СССР «регулирувались в основном административными, а не правовыми методами» [8, с. 335]. Ведомственный подход промышленности к выбору участков для предприятий

предполагал отсутствие взаимной увязки между разными отраслями и игнорирование интересов поселений [9, с. 363-365].

Аналогичными административными методами велась и индустриализация Сибири. Размещение предприятий Урало-Кузнецкого комбината в Сибири шло путем выбора отдельных «точек строительства». Этот выбор вели разрозненные комиссии различных промышленных объединений и местных властей. При такой законодательной зыбкости, мимикрия УКК в ходе осуществления была неизбежной. За годы первой пятилетки один только Западно-Сибирский Крайисполком благодаря предприимчивости сумел «утащить» к себе в краевую столицу из Кузбасса два гигантских предприятий – Сибкомбайн и Завод горного оборудования. Анализ факторов, на основе которых административные органы определяли точки размещения предприятий, показывает, что вплоть до конца 1929 г. как правило, решающее значение имели требования производства.

Первый Кузнецкий металлургический завод. Место размещения металлургического завода в районе Кузнецка (Южный Кузбасс) было намечено еще до революции и не претерпело изменений в конце 1920-х гг. Противоречие такого размещения состояло в следующем. С одной стороны, строительство металлургического завода в Сибири обосновывалось приближением металла к потребителям. В одном из отчетов Кузнецкого Окрисполкома прямо указывалось, что отсутствие местной металлургии «приносит огромный ущерб населению и транспорту, т.к. снабжение Сибири сельхозинвентарем из Европейской части Союза является убыточным как для транспорта, так и для населения, благодаря отдаленности Сибкрая от Промышленных центров Союза» [5, л. 4]. И так, сам завод был нужен сибирским потребителям металла. На общесоюзном уровне он действительно был размещен в Сибири, а не в европейской части страны. Поэтому с другой стороны, почти парадоксально, что уже на месте завод был приближен не к потребителям, ради которых создавался, а к источникам сырья. В результате местом строительства гиганта был выбран Южный Кузбасс – в то время одно из самых глухих и заброшенных мест Западной Сибири. Таким образом, при выборе места строительства Кузнецкого металлургического завода ведущую роль сыграло приближение к источникам сырья.

Вагоностроительный завод в Томске предназначался для решения «чрезвычайно большого вопроса о Томско-Енисейской доро-

ге» [6, л. 5-5 об.], по которой вывозился лес на юг Западной Сибири. За этот завод боролся томский Горсовет, в документах которого сохранилось обоснования и расчеты Гипрошахта. Деревянные вагоны предназначались для обслуживания Томско-Енисейской железной дороги, по которой поступал и основной объем сырья для их производства. Неудивительно, что с точки зрения минимальных перепробегов сырья и порожних вагонов, из трех вариантов (Кузнецк, Новосибирск и Томск) несомненное преимущество получал Томск [2, л.16].

Вагоностроительный завод в Кузнецке. Второй Вагоностроительный завод для Сибири Крайисполком «утащил» из Сталинграда. Узнав в самом начале сентября 1929 г. о спорах по Сталинградскому заводу, Крайисполком через свое Представительство в Москве немедленно выдвинул вариант Кузнецка. Представительству были даны указания: «Поставьте вопрос в Главмашинстрое, осветив благоприятные условия Кузнецкого варианта: исключительное сочетание на месте металла, кокса, дешевой электроэнергии, наличие в районе завода грузов массовой перевозки в направлении восток-запад и Турксиб, что резко сократит порожний пробег новых вагонов. ... Результат срочно телеграфируйте» [3, л. 5]. 7 сентября 1929 г. в Главметалл ВСНХ СССР было отправлено письмо, в котором приводилась аналогичная аргументация в пользу Кузнецка уже от лица Крайплана и Крайсовнархоза [3, л. 12-12 об.]. В октябре 1929 г. в Новосибирске состоялось Собрание Промышленной секции «по вопросу о постройке в Сибкрае вагоностроительного завода и месте его постройки». На собрании присутствовали представители от Уполнаркомпути, Краевого СНХ, Транспортной секции и Промсекции. Собрание постановило: «Исходя из того, что вагонное строительство потребует главным образом постройки углярок и большегрузных платформ (от 60 до 70%), требующих преимущественно металл ... считать необходимым выдвинуть вариант места постройки завода в районе Кузнецка» [3, л. 11].

Таким образом, в 1929 г. выбор мест для вагоностроительных заводов определяли прежде всего производственные факторы. Заводы стремились приблизить к источникам сырья и пунктам отправления готовой продукции.

Сибирский завод сложных сельскохозяйственных машин (позднее Сибкомбайн). Первоначально его планировали построить на станции Юрга, однако в 1929 г. за-

вод был «передвинут» в Новосибирск. Обстоятельства этого перемещения свидетельствует о динамичности исторической обстановки. В «Прогнозе развития города Новосибирска», составленном по заданию Краевой планировочной комиссии 17 апреля 1929 г., указано, что событием, в корне изменившим судьбу завода, стало решение Центра о проведении железной дороги Кольчугино-Новосибирск, которая приблизила Кузнецкий металл к Новосибирску. В результате «мотивы, имевшиеся ввиду при определении места постройки машиностроительного завода на ст.Юрга, а именно: близость к металлу и топливу, отпадают и ст.Юрга должно быть заменено гор. Новосибирском» [1, л. 31]. Характерно, что первоначально главным условием для размещения завода Сельхозмашин была близость к источникам сырья – к Кузбассу, сельское хозяйство которого было самым отсталым в крае. А уже в 1929 г. Сибирский Краевой Совет Народного Хозяйства считал, что главным при выборе места строительства является «нетранспортабельность сельскохозяйственных машин». Поэтому «главные соображения должны быть направлены к сокращению пробегов готового фабриката. Завод должен быть расположен возможно ближе к основным районам сбыта». Теперь ведущим фактором стало приближение завода к потребителям! Краевой СНХ исходил из того, что для машиностроительного предприятия «вопросы снабжения сырьем и топливом играют второстепенную роль в отношении транспортного показателя готовой продукции», так как коэффициент пробега основного сырья (железо и чугун не в деле и лесной материал) в 4 раза больше машин. На основе этих предпосылок краевые власти выдвигали пунктом строительства Новосибирск. В записке указывалось на преимущества краевого центра: «он обладает оптимальным в условиях Сибири транспортным узлом, от которого расходятся железнодорожные и водные магистрали на восток, северо-восток, запад, юго-запад и юг» [7, с. 49]. То есть, перемещение машиностроительного завода в крупный город, было, по существу случайным. Завод передвинули в крупный железнодорожный узел, и лишь, поскольку этим узлом оказался Новосибирск, завод оказался в городе. Решающую роль играли транспортно-эксплуатационные факторы. Краевые власти стремились приблизить завод не к источникам сырья (металлургии и угледобыче), а к потребителям машиностроительной продукции.

До сих пор размещение предприятий в Сибири напоминало азартную «игру в планирование». Заводы совершенно «свободно» перемещались по географической карте в фокусы наименьших перепробегов сырья так, словно это были фишки на игральном столике. В планировании «по точкам» совершенно игнорировался градостроительный аспект, судьбы тысяч людей – рабочих этих заводов и их семей. Ведь они нуждались в жилье, которое отсутствовало в местах новых сырьевых месторождений.

Но в конце 1929 г. планы индустриализации резко изменились. Начавшаяся в Западных странах депрессия предоставила СССР уникальный шанс массово закупить уникальное оборудование для промышленных предприятий, произвести которое внутри страны было невозможно. Госплан по заданию Правительства резко увеличил планы промышленного строительства. Были «подняты ставки» и по Сибири. Стержнем индустриализации Западной Сибири был намеченный к постройке в Кузбассе Тельбесский (позднее Кузнецкий) металлургический завод [5, л. 4]. В декабре 1929 г. его производственная программа была увеличена вдвое – с 600 тыс. до 1,2 млн. тонн чугуна в год. Соответственно возростала программа по добыче угля (с 17 млн. тонн до 30 млн. тонн) и коксохимии [6, л. 4 об.]. В Кузбассе намечался переход к строительству шахт-гигантов, машиностроительные заводы (потребители металла и кокса) после увеличения заданий также превратились в комбинаты-гиганты. В результате этих изменений резко возростала численность новых рабочих и населения в целом.

До этого момента предполагалось, что небольшие предприятия первой очереди станут в неосвоенных местах строительными базами для последующих очередей промышленного освоения. А теперь предстояло строить комбинаты-гиганты сразу! В связи с корректировками планов, Госплан РСФСР направил в Западную Сибирь группу своих работников во главе с Э. Гольденбергом. 21 декабря 1929 г. он выступил с докладом «о поездке в Кузбасс» на Президиуме Сибирского Крайисполкома. Ошеломленный малочисленностью Кузбасса, Гольденберг только теперь осознал значение того факта, что «Новосибирск это город». На необходимости увязки новой программы «с местностью» настаивал и Председатель Крайплана С. Богуславский: «Я утверждаю, что до сих пор Сибирь не знают и не хотят знать» [6, л. 8]. В ходе обсуждения впервые возник вопрос региональных особенностей. Были выдвинуты предложения

об изменении точек строительства ряда крупных предприятий – 4-й коксовой батареи и Второго металлургического завода.

Четвертая коксовая батарея. Первоначально 4-ю батарею коксовых печей предполагалось строить в Прокопьевске. Однако на заседании Крайисполкома с участием Гольденберга было принято решение переместить ее в Кемерово. Это вызывалось следующими обстоятельствами. Принцип комбинирования требовал использовать на месте так называемые промышленные «отбросы» [6, л. 6, л. 7 об.]. Согласно постановлению Совета Труда и Оборона при каждой коксовой батарее должен строиться туковый завод, что определяло развертывание при 4-й батарее целого комбината: коксовая батарея, химический завод, электролитный цинковый завод и т.д. [6, л. 5 об., л. 6]. В свою очередь химический комбинат требовал большого количества воды, которой не было в Прокопьевске. Кемерово стоял на Томи, а в Прокопьевске пришлось бы тянуть промышленный водопровод. Гольденберг подчеркивал сиюминутность этого обстоятельства: «вопрос с водой вынуждает настаивать на том, чтобы сейчас постройка была в Кемерово» [6, л. 6 об.]. При этом никто не отрицал, что с точки зрения Прокопьевских углей «целесообразнее было бы строить 4-ю батарею в Прокопьевске», поскольку коксующиеся угли Прокопьевска лучшие [6, л. 7 об., л. 6 об.]. Таким образом, на пересмотр места для 4-й коксовой батареи повлияло не стремление приблизить ее к источникам сырья, а желание экономить на инфраструктуре. Не создавать на новом месте то, что уже существовало в освоенном Кемерово.

Второй металлургический завод. Вопрос о строительстве в Сибири второго металлургического гиганта (и третьего в УКК) на 2 млн. т возник в декабре 1929 г. Гольденберг считал, что поскольку этот завод будет работать на уральской руде, то «с транспортной точки зрения целесообразнее построить завод в Новосибирске», а не в Кузнецке. Его слова были встречены овациями краевых работников: «Правильно!» Кроме того, «продукцию 2-го завода придется возить к магистрали», а готовая продукция «менее транспортабельна, нежели руда и проч.». В заключении Гольденберг заявил еще об одном факторе: «по моему мнению, удобнее всего строить в Новосибирске, т.к. это город» [6, л. 5]. Таким образом, в ходе поездки в Сибирь Гольденберг пришел к важному выводу, что при выборе точек строительства необходимо учитывать местные особенности, а самая надежная

строительная база в малонаселенной Западной Сибири – это город. Однако эти слова были услышаны далеко не всеми.

Так, инженер П.Я. Брянцев, один из идеологов Урало-Кузбасского комбината, с вызовом поддел присутствовавших: мол, если искать город для завода между Уралом и Сибирью, то «почему не в Омске?» [6, л. 7]. Брянцев произвел необходимые расчеты и 30 марта 1930 г. сделал доклад, в котором доказывал транспортные преимущества строительства Второго металлургического завода в Кузбассе, в Кузнецке. Его ход рассуждений был следующим. Действительно, соглашался он, «при условии ста процентного снабжения уральской железной рудой» Новосибирск как пункт наиболее благоприятен. Кроме этого, Брянцев подчеркивал, что положение Новосибирска «еще более выигрывает ... в отношении снабжения готовым металлом Сибирского рынка». Однако инженер считал, что в будущем рудной базой Сибири будет не только Урал, но и Сибирские железорудные месторождения. Он специально рассмотрел такой вариант и обнаружил, что уже при 50% сибирской руды фокус наименьших переполюсов сырья («центральный транспортный момент») резко смещался в сторону Кузнецка [6, л. 3-3 об.]. Брянцев не мог отрицать значение Новосибирска, как железнодорожного узла. Но он считал, что металлургические заводы нельзя отрывать от других отраслей промышленности. На первое место он ставил химию: коксовый газ используется для получения синтетического аммиака, из последнего сульфата аммония, а для этого необходима серная кислота и т.п. Не без сарказма инженер писал, что «широкая проектировка этих отраслей промышленности в Новосибирске не целесообразна ни с точки зрения интересов будущей «столицы» Сибирского Края, ни по экономическим соображениям» [6, л. 3 об.].

Напротив, новосибирский Горсовет связывал «столичность» Новосибирска именно с размещением в нем тяжелой индустрии и пролетариата. По его мнению, с постройкой металлургического завода в Новосибирске, город «в еще большей степени укрепитя как политический центр Края» [6, л. 29]. 18 апреля 1930 г. Президиум Новосибирского Окрисполкома принял Постановление №1035 «Об организации проработки вопроса о постройке металлургического завода в Округе». Рассмотрев этот вопрос, Окрисполком постановил: «вариант расположения такового в гор.Новосибирске выявил преимущество в

отношении транспортных показателей при работе на уральской руде» [6, л. 1].

В октябре 1930 г. Краевым властям удалось добиться решения о строительстве в Новосибирске Завода горного оборудования, который ранее предполагалось размещать в Кузбассе. В связи с этим Брянцев направил председателю Краевой плановой комиссии Богуславскому отчаянное письмо (ноябрь 1930 г.). Брянцев считал, что «перенос завода из района Кузнецкого в Новосибирск ударяет или может ударить по интересам Кузбасса и, в особенности, по интересам черной металлургии в Запсибкрае». Как писал Брянцев, «создание в Новосибирске крупного центра тяжелого машиностроения (Судоверфь обязательна, завод горного оборудования принят) предопределяет, с моей точки зрения, необходимость переноса в Новосибирск 2-го Кузбассовского металлургического завода» [4, л. 5]. Но именно этого и добивались краевые власти! Конечно, Богуславский сразу передал доводы Брянцева в Крайисполком, где их немедленно включили в готовившееся обоснование Новосибирска как места строительства Второго металлургического гиганта.

К маю 1931 г. городские власти Новосибирска (Горсовет и Горплан) подготовили для Крайисполкома проект обоснования [6, л. 26]. Условие снабжения уральской рудой обеспечивало Новосибирску транспортное преимущество перед Кузнецком. Здесь Горплан привел всю выгодную для Новосибирска аргументацию из доклада Брянцева. Кроме того, Городская плановая комиссия (уже самостоятельно) тщательно обосновала выгоды близости завода к потребителям металла. За счет запроектированных в Новосибирске 6 крупных машиностроительных заводов «82% всей продукции Новосибирского металлургического завода ... уже в 1936 году может потребоваться на месте». В списке гордо красовались все «трофеи» Новосибирска (Сибкомбайн, Завод горного оборудования и Судоверфь). Особо подчеркивалась невыгодность перевозки металла из Кузнецка, выгоды из ускорения перевозки металла и уменьшения загрузки железнодорожного транспорта [6, л. 27]. Учитывалась возможность комбинирования металлзавода с другими предприятиями. Если Брянцев считал строительство коксовой установки в Новосибирске бессмысленным, то Горплан, напротив, проектировал ее «главным связующим звеном» промышленного комплекса [6, л. 28]. Проект Горсовета завершался призывом «настаивать на выборе Новосибирска, как точки строительства нового металлургического завода» [6, л. 29].

Таким образом, новосибирские власти вначале добились размещения у себя основных потребителей металла, а затем, стали обосновывать этим размещения у себя и Второго металлургического завода.

В 1932 г. геологоразведочные работы, проводимые Кузнецкстроем с конца 1920-х гг., завершились открытием огромной железорудной базы в Кузнецком бассейне. Предположения П.Я. Брянцева и других специалистов полностью подтвердились. Однако в 1930-е гг. последнее слово оказалось за местными строительными условиями. В результате, несмотря на героизм строителей Кузнецкстроя, лишь в конце 1950-х гг., когда Новокузнецк как город стал строительной базой, удалось развернуть ширококомасштабные работы по созданию Второго Кузнецкого Металлургического гиганта. Затяжное начало строительства показывает правоту тех работников плановых органов, которые еще в начале 1930-х гг. обратили внимание на роль местных строительных условий и значение городов для успешного завершения крупного строительства.

Завод горного оборудования. В еще большей степени градостроительный аспект учитывался при выборе точки строительства Завода горного оборудования (ЗГО). Идея сибирского завода тяжелого машиностроения возникла в декабре 1929 г. Завод предполагалось построить в центре Кузбасса, в Ленинске, для обеспечения производственной программы Сибугля [6, л. 5]. Однако в 1930 г., в ходе работы в Западно-Сибирском крае специальной Комиссии Гипромаша и краевых властей, местом постройки завода был выбран город Новосибирск.

13 октября 1930 г. на совещании специальной Комиссии по определению места для строительства Завода горного оборудования при Западно-Сибирском Краевом Совнархозе представители Гипромаша сформулировали для краевых властей перечень требований к точке строительства завода. В целом эти требования можно объединить в три группы.

1. Первая группа требований определялась эксплуатационно-транспортными затратами. Требовалось максимально приблизить завод к поставщику металла и потребителям продукции. Строить на магистрали, поскольку «придется много подвозить материала для завода, затем потребуется большое количество топлива». Большая энергоемкость производства требовала приблизить завод к крупной электростанции или построить при заводе одну из новых. Громадное расходование воды – приблизить завод к крупному ис-

точнику водоснабжения. Точка строительства должна была располагаться на судоходной реке, которую, ориентируясь на опыт европейской части страны, Гипромаш предполагал использовать для перевозок в период навигации [4, л. 22-23]. Таким образом, часть требований предполагала расположение завода в Кузбассе, где были потребители продукции. С другой стороны, «большой судоходной рекой» была только Обь, что вкупе с требованием поставить завод на магистрали указывало на Новосибирск.

2. Вторая группа требований была связана с общесоюзным значением предприятия. На совещании при Краевом СНХ в октябре 1930 г. представители Гипромаша особенно подчеркивали, что «завод будет не краевого масштаба, а всесоюзного» и «продукцию придется отправлять в целый ряд отдаленных местностей, как например, Урал и даже Донбасс» [4, л. 22]. Это требовало размещения предприятия в крупном железнодорожном узле общесоюзного значения, которым в Западной Сибири был только Новосибирск.

3. Третья группа требований к точке строительства была настолько необычна для предыдущей практики промышленных объединений в Западной Сибири, что на ней стоит остановиться несколько подробнее. Эти требования были связаны с наличием на заводе высококвалифицированной рабочей силы.

Представитель Гипромаша М.И. Слободкин указал на новый значимый фактор для размещения предприятий: «заводы, требующие весьма квалифицированных рабочих, строятся поблизости к населенному пункту. В Северной Америке заводы лезут в высоту и выстраиваются в несколько этажей, только, чтобы быть вблизи от населенного пункта. Это обстоятельство играет не мало важную роль, так как рабочие и техники при поступлении на работу будут учитывать условия жизни и ясно они пойдут на все, только бы быть вблизи от культурного центра, где они будут иметь возможность учить своих детей». При этом Слободкин ссылался не только на зарубежный опыт, но и приводил отечественные аналоги приближения машиностроительных предприятий к крупным городам: «Мы можем воспользоваться опытом постройки тракторного завода на Украине. Несмотря на то, что металл нужно будет доставлять с Юга, все-таки завод строится поблизости к Харькову» [4, л. 23]. Таким образом, руководители Гипромаша серьезно думали о будущем завода и стремились учесть целый комплекс факторов. Важным условием

они считали расположением завода вблизи крупного культурного центра. Таким городом в Западной Сибири была только краевая столица – Новосибирск.

Крайплан предложил в качестве возможных точек строительства Кузнецк, Кемерово, Новосибирск и Барнаул [4, л. 23]. Комиссия выбрала Новосибирск. В связи с исходными требованиями Гипромаша, этот выбор нельзя считать неожиданным. 27 октября 1930 г. Президиум Сибирского Крайисполкома принял Постановление: «остановиться на Новосибирске, как на месте постройки завода». Выбор обосновывался также тем, что только условия крупного города позволяли осуществить «пуск завода машиностроения в кратчайший срок» [4, л. 35].

Заседание Правления Объединения Тяжелого Машиностроения состоявшееся 25 декабря 1930 г. со своей стороны постановило «местом постройки нового завода принять Новосибирск» [4, л. 3]. Таким образом, Гипромаш оказался единственным промышленным объединением, которое само всерьез задумалось о необходимости приблизить завод и его строительство к крупному городу, и добилось того, чтобы их предприятие действительно было размещено в краевом центре.

Практика строительства завода показала, что выбор Новосибирска оказал благотворное влияние на ход создания и функционирования предприятия.

Выводы

1. На начальном этапе индустриализации Сибири для промышленных объединений критериями выбора мест (так называемых «точек») строительства новых предприятий служили исключительно производственные факторы – приближение к источникам сырья. При этом региональные особенности в целом как правило не изучались и не учитывались. Градостроительный аспект (что было особенно важно в малонаселенной Сибири) игнорировался.

2. Изменение планов индустриализации Западной Сибири резко поставило вопрос о строительных базах предприятий и необходимости учета местных строительных условий. Как следствие, при поиске точек для нового промышленного строительства в Западной Сибири, очень бедной сельскохозяйственным населением, резко возросло внимание к городам, где размещались строительные предприятия и основной рынок рабочей силы. В результате, на рубеже 1920-х – 1930-х гг. наблюдается концентрация новых предприятий-гигантов в западносибирских городах

– местах, наиболее удобных для крупного строительства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. ГАНО. Ф.12. Оп.1. Д.1504. Протоколы заседаний Президиума Планировочной комиссии и Технического комитета и доклад о задачах проектирования города Новосибирска. – 1929 г. – 76 л.
2. ГАНО. Ф.12. Оп.1. Д.1517. Докладная записка О перспективах расширения г. Томска (1929-1930 гг.). – 1929 г. – 17 л.
3. ГАНО. Ф.12. Оп.1. Д.1528. Заключение комиссии по выявлению подходящего места для постройки Вагоностроительного завода. – 1929 г. – 13 л.
4. ГАНО. Ф.12. Оп.1. Д.2059. Протокол совещания при ЗСКСНХ комиссии по определению места для стройки завода горного оборудования, постановления промсекции и Президиума Запсибкрайисполкома о строительстве завода горного оборудования в г.Новосибирске. – 1930 г. – 36 л.
5. ГАНО. Ф.917. Оп.1. Д. 50. Перспективный план развития коммунального хозяйства и жилищного строительства городов и рабочих поселков Кузнецкого округа на 1928-1932 гг. – 1928-1929 гг. – 89 л.
6. ГАНО. Ф.1980. Оп.1. Д.334. Материалы о строительстве завода горного оборудования в г.Новосибирске (экономическое обоснование, чертежи, смета, переписка). – 1930-1932 гг. – 35 л.

7. Новый завод сложных и уборочных сельскохозяйственных машин в Сибирском крае. Экономическая записка к заданию для проектировки завода. – Новосибирск, 1929. – 82 с. – (Сибирский краевой совет народного хозяйства).

8. Косенкова Ю.Л. Опыт формирования правовой основы советского градостроительства. 1920-1930-е гг. // Градостроительное искусство. Новые материалы и исследования. Сб. научных трудов НИИ-ТИАГ РААСН. – М.: УРСС, 2010 – С. 335-351.

9. Косенкова Ю.Л. Районная планировка в СССР. Опыт 1920-1930-х годов // Архитектурное наследие. Вып.55. – М.: Красанд, 2011. – С. 353-372.

10. Меерович М.Г. Административно-хозяйственное районирование страны в 1920-1930-х годах – основа градостроительной политики советского государства // Советское градостроительство 1920-1930-х годов. Новые исследования и материалы. – М.: УРСС, 2009. – С. 8-28.

11. Меерович М.Г. Концепция социалистического расселения [электронный ресурс] / М.Г. Меерович. // Архитектон: известия вузов. – Режим доступа: http://archvuz.ru/magazine/Numbers/2008_3.

Духанов С.С. – к.арх., доцент, Новосибирская государственная архитектурно-художественная академия, E-mail: ssd613@ngs.ru.

УДК-711

ИССЛЕДОВАНИЕ КОЛЕБАТЕЛЬНЫХ ПРОЦЕССОВ В ТЕРРИТОРИАЛЬНО-ПРОСТРАНСТВЕННОМ РАЗВИТИИ НОВОСИБИРСКА

Г.П. Ерохин

В данной статье предъясняется общая концепция построения и первичной апробации открытой динамической модели Новосибирска. Сформулированы цели, задачи, алгоритм создания динамической модели градостроительной системы, приведены её характеристики.

В ходе первичной апробации модели проверяется утверждение о циклическом характере процесса территориально-пространственного развития крупнейших городов: крупнейшие города в процессе своего развития переживают сменяющиеся друг друга циклы, в ходе которых, градостроительная активность смещается из центра на периферию и обратно. В качестве показателя изменения градостроительной активности в пределах выбранного фрагмента принят прирост жилого фонда. Полученные результаты говорят о наличии нескольких ярко выраженных всплесках градостроительной активности на исследуемой территории.

Ключевые слова: циклическое развитие города, динамическое моделирование градостроительных систем, колебательные процессы в градостроительстве, территориальное развитие Новосибирска.

Современное развитие информационных технологий открывает уникальные возможности для исследования таких сложных

систем, как крупные городские агломерации. Причем исследования общетеоретического характера, направленные на выявление об-