

Работа посвящена анализу городской структуры Хабаровска, формированию районов и способам их связи между собой. В рассматриваемый исторический период (1858–1966) было выявлено четыре градостроительных этапа: военный пост, промышленный этап, советский и социалистический. Каждый из выявленных периодов обладает уникальной моделью развития городской планировки: линейная, регулярная, ландшафтная и радиальная. Первой крупной жилой застройкой был ГУПровский городок. Строительство Первого микрорайона ознаменовало начало плановой застройки в Хабаровске.

**Ключевые слова:** Хабаровск; архитектура; градостроительство; история; районная застройка; планировочный анализ. /

The work is devoted to the analysis of the urban structure of Khabarovsk, how the districts were formed and how they are connected with each other. In the historical period under consideration (1858–1966) four urban development stages were identified: military outpost, industrial stage, Soviet and socialist stages. Each of the identified periods has a unique model of urban planning development: linear, regular, landscape and radial. The first large residential development was “GUPROVsky town”. The construction of the First microdistrict marked the beginning of planned development in Khabarovsk.

**Keywords:** Khabarovsk; architecture; urban development; history; district development; planning analysis.

# Исследования процесса застройки Хабаровска в 1858–1966 / Research of the development process of Khabarovsk in 1858–1966

текст  
**Дмитрий Целуйко**  
Тихоокеанский  
государственный  
университет (Хабаровск)  
text  
**Dmitry Tceluiko**  
Pacific National University  
(Khabarovsk)

**Введение.** Планировочная структура Хабаровска была непосредственным элементом важных этапов модернизации отдельных районов, города и страны в целом. Все временные периоды наложили отпечаток на градостроительную картину города. Каждая функция – жилая, общественная, промышленная, административная и др. – несет в себе определенный уклад внутренних процессов, воплощаясь в градостроительный и архитектурный ансамбль, на многие десятилетия застывая в бетоне. Эти строительные массивы могут рассказать не только о логике городской коммуникации, но и дать представление об эффективности планировочной модели и создать прогнозы возможного дальнейшего развития населенного пункта.

Наличие множества крупных объектов торговли, досуга и культуры в структуре города позволяет более рационально распределить места приложения труда, что создает предпосылки для оптимального распределения транспортных потоков. Однако в старых городах такое распределение функций относительно их центров является проблемой. Связано это не столько с наличием свободного места для того или иного объекта, сколько с уже сложившейся планировкой. Изначально Хабаровск не планировался как крупный город, и первые градостроители не заглядывали на десятки лет вперед. Однако со временем он расширился, поглощая окружающие населенные пункты. В этих поселках уже существовала планировочная структура со своим центром, набором основных социальных функций и связей между ними. Но с развитием Хабаровска и включением в его состав близлежащих поселков центричность их планировки в городском пространстве размывается, а по прошествии лет территория застраивается, и прежняя планировка перестает каким-либо образом читаться.

Основная цель данного исследования – изучить процесс формирования городской структуры Хабаровска, особенности создания новых районов и связей между ними. Вектор статьи направлен на анализ градостроительной политики и комплексной застройки. Цель подразумевает под собой следующие задачи: проанализировать развитие планировочной структуры Хабаровска с 1858 по 1966 год; выявить основные этапы развития

города; выявить особенности застройки города. Значимость исследования заключается в соотношении исторического передового и комплексного анализа градостроительной сетки города. Особенностью работы является и изучение крупных планировочных структур: микрорайонов, промышленных зон, поселков и заимок.

Работа основывается в первую очередь на исследовании планировочной структуры, которую можно почерпнуть лишь из спутниковых снимков и карт. И если в настоящее время не составляет никакой трудности найти план города, то относительно предыдущих исторических периодов это вызывает затруднение. Поэтому для исследования были взяты две основных временные точки – 1924 и 1966.

**Историческая база.** Исследованиями планировочной структуры Хабаровска занимались А. Д. Комарова и Н. Н. Дорофеева [1, 2]. В своих работах они подробно рассмотрели современную агломерацию Хабаровска, ее структуру и основные особенности. Работы авторов весьма ценны и помогают применить выявленные результаты к другим историческим периодам развития города. Исследования показывают точку зрения властей на развитие города и прилегающих к нему территорий, распределяющих расположение социальных объектов и зон застройки.

В исследованиях Ю. И. Ермаковой и Б. И. Кочурова рассматривается комплекс факторов, которые повлияли на планировочную структуру в процессе ее развития [3]. Исследованиями истории архитектуры и градостроительства Хабаровска занимались Н. П. Крадин, А. П. Иванова и М. Е. Базилевич [4, 5, 6].

**Методы исследования.** Методика исследования базируется на комплексном применении статистического и эмпирического методов, метода сравнительного анализа материалов, полученных из литературных источников, нормативных документов, научных трудов, проектной документации, метода натурного обследования для выявления текущего состояния населенных пунктов.

Для получения недостающей информации по решаемой в настоящем исследовании задаче применяются эмпирические методы: наблюдение и сравнение.

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-28-20247, <https://rscf.ru/project/24-28-20247/> и Министерства образования и науки Хабаровского края (Соглашение № 125C/2024). /

Acknowledgements: The study was supported by a grant from the Russian Science Foundation № 24-28-20247, <https://rscf.ru/project/24-28-20247/> and the Ministry of Education and Science of Khabarovsk Krai (Agreement № 125C/2024).



> Рис. 1. Карта окрестностей г. Хабаровска. 1924

v Рис. 2. План г. Хабаровска. 1924



В исследовании используется ряд визуальных методов, включающих сбор и обработку материалов геоинформационных систем и натурных обследований в виде чертежей, графиков и фотофиксации соответственно.

#### Развитие планировочной структуры Хабаровска.

Каждая эпоха оставляла свой след в его планировочной структуре, выражая экономические, политические и профессиональные особенности времени. Всего в Хабаровске в период с 1858 по 1966 было выявлено четыре периода развития градостроительной сетки.

1. *Военный пост (1858–1893).* В этот период был заложен населенный пункт Хабаровка, построены первые здания и улицы. Застройка в основном располагалась вдоль р. Амур, по современной ул. Шевченко. Со временем осваиваются три сопки/горы (современный исторический центр Хабаровска). Стоит отметить, что в этот период население состояло из военных и рабочих, которые осваивали данную местность. Большая часть сооружений была построена из дерева и утрачена при дальнейшем развитии города. Первому этапу свойственна линейная планировочная структура поселения, сконцентрированная вдоль р. Амур.

2. *Промышленный этап (1893–1922)* связан с активным развитием промышленности и сопутствующей инфраструктуры. В 1893 населенный пункт получает статус города, название меняется на Хабаровск. В этот период формируется градостроительный и архитектурный облик центральной части города. Активно развиваются торговля и производство, возникает множество промышленных предприятий в городе и за его пределами (рис. 1). Наиболее яркими архитектурными примерами являются паровая мельница Тифонтия и винокурный завод Богданова. Вокруг города формируется большое количество заимок и деревень, часто создаваемых как промышленные центры, которые в дальнейшем станут частью городской застройки.

На карте 1924 года представлены одновременно два исторических периода: военный пост и промышленный этап (рис. 2). Они рассмотрены вместе также из-за преемственности планировочной структуры. Второй этап характеризуется активной застройкой нынешнего исторического ядра города, состоящего из современных

улиц Серышева, Муравьева-Амурского и Ленина. Именно эти планировочные оси были доминантами городской сетки, проложенными по вершинам холмов. Три улицы соединяются множественными перпендикулярными дорогами. Планировочную структуру данного периода можно, с одной стороны, рассматривать как регулярную, так как практически все улицы в той или иной степени перпендикулярны или параллельны друг другу. Но можно сказать, что это и ландшафтная планировка, так как учитываются природные особенности местного рельефа, а именно верхней части холмов и берега рек Амур, Чардымовка и Плюснинка. Каждая из основных улиц города



< Рис. 3. Первый микрорайон  
(<https://www.dvnovosti.ru/khab/2023/05/21/155833/>)

имеет изгибы и не просматривается насквозь, формируя возможность создавать множество городских доминант. Главной улицей была и остается Муравьева-Амурского, она до сих пор сохраняет здания рассматриваемого периода, представляющие собой преимущественно блокированную застройку из кирпича высотой не более 3–4 этажей. Практически вся деревянная застройка того периода, представляющая высокую архитектурную ценность, была утрачена. До наших дней дошло лишь небольшое количество объектов деревянного зодчества.

В конце XIX в. население Хабаровска составляло около 15 тыс. человек, в то время как во Владивостоке проживало 30 тыс., а в Благовещенске 40 тыс. жителей. В 1897 была проложена Уссурийская железная дорога, соединившая Хабаровск и Владивосток. Статус города резко возрастает после поражения Российской империи в Русско-японской войне (1905), в результате чего Южно-Маньчжурская железная дорога отходит Японии. Возникает потребность в быстром и безопасном железнодорожном сообщении Тихоокеанского побережья с центральной частью Российской империи через реку Амур. Хабаровск становится важным транспортным узлом: в 1916 был открыт ж/д мост через р. Амур, в результате значение Хабаровска как транспортного узла значительно возрастает, что способствует притоку населения, капитала и развитию города.

*Советский период (1922–1945).* Временной промежуток охватывает период начала советской власти в Хабаровске до окончания Второй мировой войны. К середине первой половины XX в. в городе все острее встает жилищный вопрос. Если в центральной части города преобладала плотная застройка от одного до четырех этажей из кирпича или дерева, то в отдалении от трех главных улиц жилые дома были одноэтажные с хозяйственным двором и огородом. Происходило формирование буферного кольца частной застройки. Наиболее распространенной такой застройка стала в северном и южном направлении.

Начинается строительство первого крупного жилого микрорайона «ГУПРовский городок», состоящего в основном из деревянных двухэтажных домов на 1–2 подъезда. На время постройки это было престижное жи-

лье: в некоторых домах установлено водяное отопление и канализация. Аналогичные микрорайоны строились во всех частях города. Самым крупным районом такой застройки был участок вдоль проспекта 60-летия Октября. Он включал в себя более пятидесяти типовых двухэтажных одноподъездных деревянных зданий.

Зарождаются большие промышленные предприятия, преимущественно машиностроения и строительной отрасли. Бурный рост строительной индустрии начинается с приходом первых пятилеток; были построены Дальэнергомаш, нефтеперерабатывающий завод им. С. Орджоникидзе, завод Авторемлес и другие. Вокруг предприятий строятся жилые здания, но в довольно малом количестве, в основном предназначенные для руководства.

*Социалистически период (1945–1966).* Временной промежуток захватывает послевоенные годы СССР и продолжается до окончания руководства Н. С. Хрущева. Данный период стал очень продуктивным для Хабаровска: строятся промышленные, научно-образовательные и жилые комплексы. Немаловажной причиной выделения этого временного отрезка является возможность анализа планировки: один из наиболее подробных спутниковых снимков датирован 1966 годом (рис. 4, 5). Последующие карты Хабаровска, вплоть до начала XXI в., являются фрагментарными или схематичными.

В послевоенный период город становится одним из самых населенных на Дальнем Востоке, открывается большое количество предприятий тяжелой и легкой промышленности (Дальдизель, Амуркабель и др.), развивается сельское хозяйство и животноводство. Часть этих предприятий находится вблизи исторического центра, но большинство вынесено за пределы города. Возле промышленных центров строятся новые жилые микрорайоны с инфраструктурой. Одним из наиболее крупных является южный промышленный узел, включающий в себя современный микрорайон Южный.

Создание Первого микрорайона в Хабаровске было своеобразным прообразом социалистического города и важным шагом в строительной индустрии (рис. 3). Территория застроена по единому проекту. Возведенный с нуля и включавший в себя только современную панельную застройку, микрорайон обладал всеми инфраструк-

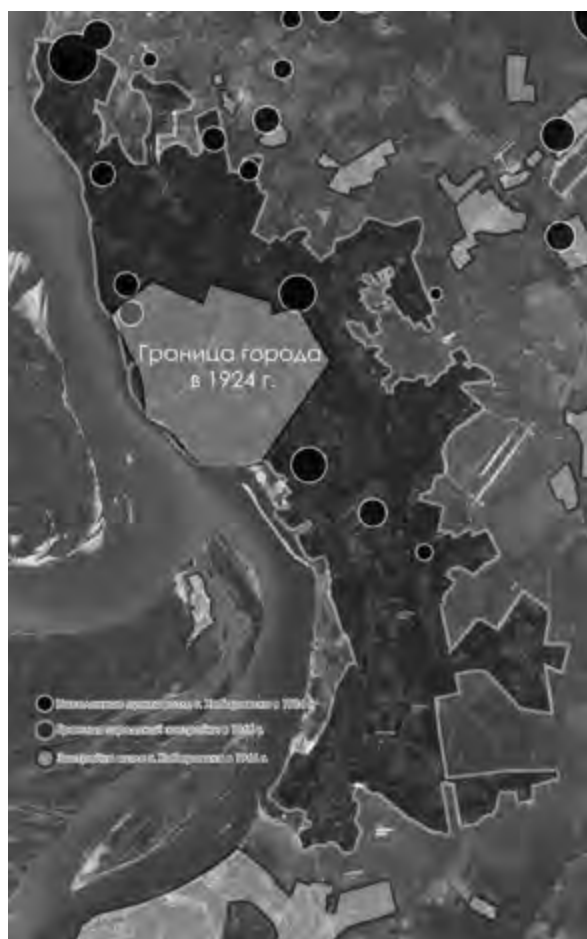
турными объектами: школа, детский сад, поликлиника, кинотеатр, стадион, библиотека и др. Строительство началось в 1961 на территории около 50 га, планируемое население микрорайона – 20 тыс. человек. Однако первоначальному проекту не суждено было воплотиться; предусмотренные прогулочные бульвары, площади с фонтанами и фруктовыми деревьями не осуществились. Таким образом, планировка не получила ярко выраженную переходную ось или рекреационное пространство.

Если первый микрорайон планировался как спальный, то другие строения были привязаны к промышленным объектам. В 1954 введена в строй Хабаровская ТЭЦ-1, возле которой был построен район «пятая площадка». Другим крупными промышленными предприятиями были завод Амуркабель (1956), завод крупнопанельного домостроения (1961), авторемонтный завод (1965) и другие. В 1958 организован автодорожный институт, впоследствии политехнический (ТОГУ). Возле образова-

тельного центра был построен район для преподавателей и сотрудников ВУЗа.

В начале второй половины XX в. современным центром города, в противовес историческому ядру, становится Сталинский район, ныне Индустриальный. Застроенный преимущественно новыми зданиями, он привязан к крупным промышленным и военным предприятиям на юге города. Район имеет развитую инфраструктуру и весь набор социальных функций. Основной осью застройки является ул. Краснореченская.

**Вывод.** Хабаровску немногим более 150 лет, он считается молодым городом, но самым крупным на Дальнем Востоке России. Ощувив на себе множество градостроительных политик и планов развития, облик города неизбежно менялся. Из анализа дореволюционного периода, включающего этап военного поста и промышленный этап, можно отметить наличие множества деревень и заимок вокруг города (рис. 1). Некоторые имеют этническое



^ Рис. 4. Границы города в 1966 и 1924



^ Рис. 5. Схема застройки частных домовладений и современных районов. 1966



происхождение, другая часть является промышленными зонами с жилыми и общественными постройками.

В Хабаровске было выявлено несколько типов планировочного развития, используемых в разные периоды. Первый тип – линейная планировка вдоль р. Амур. С заселением прибрежной части к концу XIX в. активно застраиваются три холма – исторический центр сегодняшнего Хабаровска. Особенность застройки заключается в том, что наиболее богатые и крупные постройки находятся на вершинах холмов, а в низовьях, вдоль рек Чардымовка и Плюснинка, были расположены трущобы. Вызвано это застоем воды в реках, их загрязнением и, как следствие, плохой экологией, выражавшейся в первую очередь в запахе. Формирование трех основных осей городской сетки прервалось железной дорогой, за пределы которой вышла только центральная улица (современная ул. Карла Маркса). Строительство железной дороги оградило центр с восточной стороны. В результате развитие было направлено на север и юг, преимущественно за счет частных домовладений.

В первые годы советской власти были предприняты попытки администрации изменить жилищную ситуацию. В связи с большим притоком населения город превращался в большую деревню. Первый жилищный комплекс – «ГУПРовский городок» состоял преимущественно из двухэтажных деревянных бараков. На время постройки он был образцом современной жизни для города. Типовыми проектами двухэтажных деревянных бараков застроены все районы Хабаровска. Следующим этапом строительства были «сталинки», но такого массово распространения, как деревянные бараки, они не получили. Наблюдается фрагментарная застройка в центре и комплексная застройка за пределами города: территория «базы КАФ» и современная южная и юго-восточная части города, на тот момент представляющие отдельные населенные пункты. В этот период в жилое строительство пришли канализация, электричество и вентиляция как стандарт здания.

Послевоенный период, до 1966, внес большие изменения в границы Хабаровска. Из-за высоких темпов роста населения появилась потребность в строительстве крупных жилых районов. Первый микрорайон был родоначальником в районной планировке Хабаровска. Удаленный от центра, он содержал все необходимые для жизни функции. С активным развитием промышленности вокруг крупных предприятий вырастали новые жилые районы. Особенностью послевоенного периода можно назвать развитие удаленных от центра территорий, комплексное планирование и, одновременно, транспортную изоляцию.

С развитием и расширением многие из окружающих Хабаровск населенных пунктов утратили не только здания, но и планировочную структуру, растворившись в современном городе. Наиболее активно застраивалось южное направление (рис. 4).

Практически все сооружения сносились или не учитывались в новой планировочной структуре. Ярким примером является район «Кругосветка», где не осталось деревянной застройки и оригинальной планировки, присутствуют лишь фрагменты старых улиц Песчаная и Ипподромная. К примерам можно отнести первый радиоцентр в Хабаровске, расположенный на территории Первого микрорайона. Историческое кирпичное здание было окружено торговыми павильонами со всех сторон.

Среди выявленных негативных особенностей на разных этапах можно выделить: изоляцию восточной части города из-за железной дороги, недоступность развития северной части города из-за существующей частной застройки и сложного рельефа. Как результат – перегруженная центральная и южная части города. Проблемой является и большое количество частных домовладений вокруг центральной части города, построенных в пер-

вой половине XX века. Расселение участков затруднено, из-за чего большая часть современных застройщиков проектирует новые жилые комплексы на окраинах города, еще больше нагружая транспортные магистрали. С идентичной проблемой столкнулись и жители районов, построенных при крупных предприятиях вдали от города. В 1990-е годы масса производств закрылась, и люди вынуждены ездить на работу за много километров от дома. Это приводит к деградации района из-за уничтожения его изначальной функции. Но подобные районы могут переформатироваться только в спальные.

Из-за развития города и застройки окружающих заимок и деревень практически все сооружения сносились или не учитывались в планировочной структуре (рис. 5). Ярким примером является район «Кругосветка», где не осталось деревянной застройки и исторических улиц, присутствуют лишь фрагменты старых улиц Песчаная и Ипподромная. К примерам следует отнести и Первый радиоцентр в Хабаровске, расположенный на территории Первого микрорайона, исторические кирпичные здания которого были окружены торговыми павильонами.

## Литература

1. Комарова, А. Д., Дорофеева, Н. Н. Стратегическое и территориальное планирование по решению ключевых задач хабаровской агломерации и прилегающих муниципальных образований (анализ проектной документации) // Инновации в социокультурном пространстве: материалы XVI Международной научно-практической конференции, 20 апреля 2023. – Благовещенск, 2023. – С. 23–30.
2. Комарова, А. Д., Дорофеева, Н. Н. Маятниковые миграции населения и стратегия устойчивого развития периферийных пригородных районов г. Хабаровска // Инновации и инвестиции. – 2022. – № 1. – С. 186–195.
3. Ермакова, Ю. И., Кочуров, Б. И. Природно-ландшафтные, исторические и градостроительные факторы развития Хабаровска // Юг России: экология, развитие. – 2022. Т. 17. – № 3. – С. 153–162.
4. Крадин, Н. П. Старый Хабаровск. Портрет города в дереве и камне (1858–2018). – Хабаровск : Приамурские ведомости, 2018. – 447 с. : ил.
5. Базилевич, М. Е., Степанов, К. К. Творческое наследие московских архитекторов-конструктивистов в Хабаровске // Архитектура и современные информационные технологии. – 2024. – № 2 (67). – С. 79–88.
6. Базилевич, М. Е., Крадин, Н. П., Иванова, А. П. [и др.]. Архитекторы и инженеры восточных окраин России второй половины XIX – начала XX века. – Хабаровск : Изд-во ТОГУ, 2023. – 271 с.

## References

- Bazilevich, M. E., Kradin, N. P., Ivanova, A. P. et al. (2023). *Arkhittektory i inzhenerny vostochnykh okrain Rossii vtoroi poloviny XIX – nachala XX veka* [Architects and engineers of the eastern outskirts of Russia in the second half of the 19th – early 20th centuries]. Khabarovsk: Tomsk State University Publishing House.
- Bazilevich, M. E., & Stepanov, K. K. (2024). The creative heritage of Moscow constructivist architects in Khabarovsk. *Architecture and Modern Information technologies*, 2(67), 79–88.
- Ermakova, Yu. I., & Kochurov, B. I. (2022). Natural landscape, historical and town-planning factors of Khabarovsk development. *South of Russia: Ecology, Development*, 17(3), 153–162.
- Komarov, A. D., & Dorofeeva, N. N. (2022). Pendulum migrations of the population and the strategy of sustainable development of peripheral suburban areas of Khabarovsk. *Innovation & Investment*, 1, 186–195.
- Komarov, A. D., & Dorofeeva, N. N. (2023). Strategic and territorial planning for solving the key tasks of the Khabarovsk agglomeration inter-border territories (analysis of project documentation). *Innovations in the socio-cultural space. Proceedings of the XVI International Scientific and Practical Conference* (pp. 23–30). Blagoveshchensk.
- Kradin, N. P. (2018). *Staryi Khabarovsk. Portret goroda v dereve i kamne (1858–2018)* [Old Khabarovsk. Portrait of the city in wood and stone (1858–2018)] (3rd ed., revised and supplemented). Khabarovsk.