

В статье представлены материалы и результаты исследования, проводимого авторами при поддержке гранта Российского научного фонда «Методы интеграции зон исторической застройки и сохранения объектов культурного наследия в условиях развития современных городов северо-востока Китая». Приведены краткие исторические сведения, касающиеся процесса формирования планировочной структуры и архитектурного ландшафта поселка Имяньпо, основанного вдоль линии Китайско-Восточной железной дороги. Выявлены зоны исторически ценной застройки, рассмотрены отдельные объекты архитектурного наследия.

Ключевые слова: Имяньпо; КВЖД; архитектура; наследие. /

The article presents the materials and results of the study conducted by the authors with the support of the grant of the Russian Science Foundation “Methods for integrating historical building zones and preserving cultural heritage sites in the context of the development of modern cities in northeast China”. This article provides a brief historical overview of the development of the planning structure and architectural landscape of the village of Yimianpo founded along the Chinese Eastern Railway (CER). Zones of historically significant development are identified, and individual architectural heritage sites are examined.

Keywords: Yimianpo; CER; architecture; heritage.

## Архитектурный ландшафт Имяньпо / Architectural landscape of Yimianpo

текст

**Михаил Базилевич**

Тихоокеанский  
государственный  
университет (Хабаровск)

**Дмитрий Целуйко**

Тихоокеанский  
государственный  
университет (Хабаровск)

text

**Mikhail Bazilevich**

Pacific National University  
(Khabarovsk)

**Dmitry Tseluiko**

Pacific National University  
(Khabarovsk)

Исследование  
выполнено за счет гранта  
Российского научного  
фонда № 24-78-10119,  
[https://rscf.ru/  
project/24-78-10119/](https://rscf.ru/project/24-78-10119/)

Acknowledgements: The  
study was supported by  
a grant from the Russian  
Science Foundation  
No. 24-78-10119,  
[https://rscf.ru/  
project/24-78-10119/](https://rscf.ru/project/24-78-10119/)

### Введение

Изучение историко-культурных ландшафтов северо-востока Китая представляет безусловный интерес для архитектурной науки и способствует целостному пониманию процесса развития русского зодчества на Дальнем Востоке. Влияние русской, а затем и советской архитектурно-инженерной школы на градостроительство региона в значительной мере определило современный облик его городов и поселений, многие из которых были основаны в период строительства Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) и в настоящее время сохраняют значительное количество объектов русского архитектурного наследия.

История архитектуры северо-востока Китая нашла отражение в трудах ряда российских и китайских исследователей, уделявших внимание различным аспектам хозяйственного освоения Маньчжурии [1–3], строительства КВЖД [4, 5] и формирования застройки городов региона на разных этапах его развития [6, 7]. Тем не менее многие страницы истории этой части Китая до сих пор изучены слабо, в частности архитектурные ландшафты небольших населенных пунктов вдоль КВЖД, одним из которых является поселок городского типа Имяньпо, расположенный в окрестностях Харбина.

Основанный в 1897 году как станция КВЖД, наибольшее развитие поселок получил в 1917–1935 годы, когда там существовала многочисленная русская эмигрантская община. В этот период на территории Имяньпо был создан значительный пласт архитектурного наследия, не только иллюстрирующего специфику строительства и хозяйственного обустройства пристанционных поселков КВЖД, но и ввиду высокой сохранности исторически ценной застройки позволяющего судить о характере его предметно-пространственной среды и духе места.

Целью работы является построение целостной картины процесса формирования архитектурного ландшафта Имяньпо и оценка его современного состояния.

### Развитие планировочной структуры

Первое поселение в данной местности начало формироваться на южном берегу р. Майхэ. Постройки, появлявшиеся здесь примерно с 1875 года, представляли собой небольшие рыбацкие фанзы, сосредоточенные вдоль заболоченного берега реки и соединенные редкими

пешеходными тропами, поскольку полноценных колесных дорог, железнодорожных линий и мостов в той местности еще не было. Интенсивное развитие территории началось в 1897 году со строительством КВЖД, и вскоре на участке с северной стороны от железнодорожной линии стали появляться объекты дорожной инфраструктуры, жилые и общественные здания, а к 1901 году была построена деревянная церковь во имя Преподобного Сергия Радонежского, ставшая вертикальной доминантой застройки поселка (рис. 1, 2). Официально для движения станция Имяньпо была открыта в 1903 году [9].

В годы строительства станции на территории поселка проживало и работало более пятисот железнодорожников, а в дальнейшем численность русского населения выросла до трех тысяч человек, уступая только Харбину. Постепенно вокруг железнодорожного вокзала сложились две зоны селитебной застройки, разделенные выемкой железной дороги: русской – с северной стороны и китайской – с южной. После 1917 года в северной части Имяньпо проживало большое количество русских эмигрантов, а в 1920-е поселок стал популярным курортным местом. У реки был разбит парк с висячим мостом, построен кинотеатр и оборудована площадка для духового оркестра, игравшего здесь по выходным [10]. В те годы, ввиду разнообразного состава населения, в Имяньпо работали два учебных заведения – советская школа для детей железнодорожников и гимназия для детей эмигрантов.

В китайской (южной) части поселка в этот период также отмечалось увеличение численности населения и следовавшее за ним расширение застройки, представленной рядом одно- и двухэтажных кирпичных зданий и многочисленными деревянными фанзами. В начале 1932 года по инициативе китайских аристократов Дай Сицюаня, Юань Даньси, Юань Чуньру началось обсуждение проекта по созданию буддийского храма Фогуан-Пу-жао на северном склоне горы Наньшань, реализованного в 1934–1936 годах [11].

В 1935 году поле продажи КВЖД правительству Маньчжоу-Го большая часть русского населения была вынуждена покинуть Имяньпо, и поселок постепенно пришел в упадок. О характере организации его застройки мы можем судить по фиксационному плану станции, сохранившемуся в фондах Российского государственного



^ Рис. 2. Вид станции Имяньпо со стороны перрона. Слева – церковь Преподобного Сергия Радонежского, справа – здание железнодорожного вокзала [8]

архива экономики (РГАЗ). Чертеж иллюстрирует сложившееся на предыдущих этапах деление на два обособленных района, расположенных с северной и южной стороны от линии железной дороги. Примечательно, что северная (русская) часть поселка имеет компактную планировочную структуру, замкнутую между выемкой дороги и извилистым берегом реки Майхэ, в то время как южная (китайская) имеет большую площадь застройки и возможности для дальнейшего расширения в юго-восточном и юго-западном направлениях. Данное обстоятельство в дальнейшем определило характер планировочного развития поселка (рис. 3).

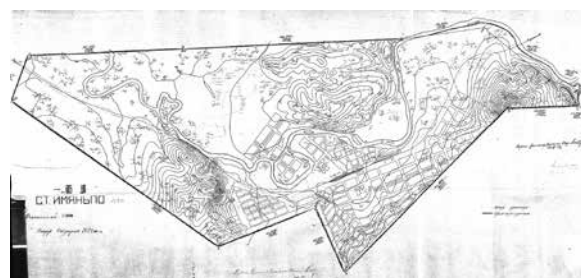
После 1949 года застройка Имяньпо дополнилась рядом типовых блокированных жилых зданий. Ввиду наличия большого числа свободных участков под застройку, основная масса русских построек была сохранена. Реконструкции подверглись здания вокзала и железнодорожного депо, а также некоторые гражданские объекты. В 1958 году была закрыта церковь Сергия Радонежского, впоследствии, в годы «культурной революции», разобранная на бревна, которые нашли применение в строительстве жилых домов на территории поселка.

Во второй половине XX века происходило медленное расширение территории поселка, разделенной хаотично нарезанными частными земельными наделами с преимущественно одноэтажными индивидуальными жилыми домами и хозяйственными постройками. В начале 2000-х в Имяньпо был построен ряд многоквартирных домов средней этажности, образующих небольшие жилые кварталы, а также многочисленные складские строения вдоль линии железнодорожного полотна. В 2010-е годы, ввиду возведения новой скоростной железной дороги, идущей от Харбина в сторону Суйфэньхэ, станция Имяньпо была перенесена к северу от поселка, а в 2018-м завершилось строительство нового вокзала, отвечающего текущим потребностям железной дороги.

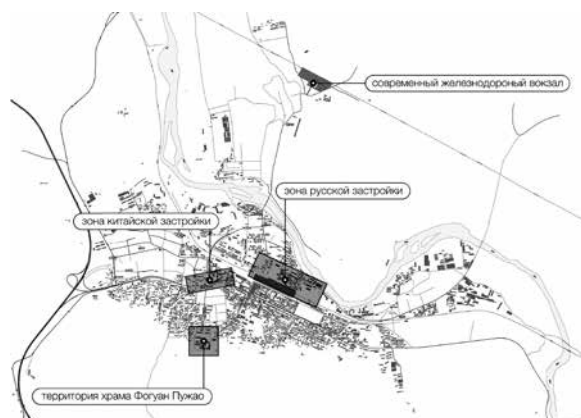
В настоящее время на территории поселка сохраняются три основные зоны исторически ценной застройки, включая комплекс сооружений железнодорожного вокзала и депо с примыкающими к ним кварталами русской жилой и общественной застройки, фрагменты и отдельные объекты китайской застройки, а также участок храма Фогун-Пуэжао (рис. 4).



^ Рис. 1. План станции Имяньпо [8]



< Рис. 3. План станции Имяньпо от 4 ноября 1949 года [12]



< Рис. 4. Схема планировочной структуры Имяньпо с обозначением зон исторической застройки. Составил М. Базилевич





^ > Рис. 5. Жилая застройка северной части Имяньпо начала XX века. Фото Д. Целуйко, 2024:  
а – здание казармы;  
б – кирпичный жилой дом с двускатной крышей;  
в – кирпичный жилой дом с вальмовой крышей;  
г – деревянный жилой дом



#### Архитектурные особенности застройки

Сохранившиеся на территории Имяньпо объекты историко-архитектурного наследия в целом отражают общие тенденции развития архитектуры северо-востока Китая первой половины XX века. Застройка северной (русской) части поселка представлена в основном одноэтажными кирпичными зданиями железнодорожных казарм и жилыми домами, построенными в общей стилистике сооружений КВЖД с использованием лицевой кладки в качестве основного средства художественной выразительности объемов и со сдержанным декором. Реже встречаются жилые дома из дерева с каменными печами и трубами

(рис. 5). В районе привокзальной площади сконцентрирован ряд двухэтажных общественных зданий, выстроенных в формах эклектики с преобладанием мотивов неоклассицизма в построении симметричных планировочных и фасадных композиций, в частности здание русской гимназии (рис. 6, а), которое после 1945 года было переоборудовано под санаторий для советских специалистов, а также здание дежурной (комнаты) паровозных бригад, обращенное северным фасадом к берегу реки Майхэ (рис. 6).

В южной (китайской) части поселка расположено несколько коммерческих зданий, также выполненных

> Рис. 6. Общественная застройка северной части Имяньпо. Фото Д. Целуйко, М. Базилевича, 2024:  
а – здание русской гимназии, 1904;  
б – здание Дежурной паровозных бригад, фрагмент южного фасада;  
в – здание Дежурной паровозных бригад, фрагменты северного фасада







< v Рис. 7. Общественная застройка южной части Имяньпо. Фото М. Базилевича, 2024: а – коммерческое здание с элементами западноевропейской архитектуры; б – коммерческое здание с элементами русской архитектуры; в – административное здание, 1972

в формах эклектики. В элементах их фасадного декора читаются мотивы западноевропейского и русского зодчества, представленные, однако, в свободной трактовке, что, очевидно, свидетельствует о попытке подражания китайских мастеров образцам новой, привнесенной в регион зарубежной архитектуры. В том же районе выявлено административное здание 1972 года постройки, выдержанное в строгих классических формах с использованием каменной облицовки уличных фасадов (рис. 7). Безусловный интерес представляет и сохранившийся комплекс зданий мукомольной мельницы и котельной, формообразование и декоративное оформление объемов которых из-за сходства с аналогичными промышленными объектами, сохранившимися в городах российской части Дальнего Востока и некоторых северо-восточных городах Китая, позволяют предположить, что проектирование и строительство объектов осуществлялось при участии русских специалистов.

#### Проблемы и перспективы использования объектов архитектурного наследия

Современный этап развития Имяньпо связан с началом изучения роли историко-архитектурного наследия первой половины XX века, а также с возможностью его сохранения и использования для развития туризма в регионе. Так, в 2003 году под руководством буддийской ассоциации провинции Хэйлунцзян прошла реконструкция храма Фогуан-Пуэжао, в результате которой был



восстановлен аутентичный вид павильонов и интерьеров моленных залов, колокольни, барабанной башни и других объектов ансамбля (рис. 9). В то же время напротив центрального входа в храмовый комплекс, у северного подножия горы Наньшань, была обустроена площадь, с которой открывается живописная панорама Имяньпо.

С 2007 года в рамках программы паспортизации объектов культурного наследия на государственную охрану было поставлено более 100 жилых домов и общественных зданий, произведена реконструкция территории железнодорожного депо, в результате которой часть его сооружений переоборудована под музейные пространства (рис. 10, а). К северу от привокзальной площади на основе комплекса зданий железнодорожных казарм был создан туристический центр, включающий пешеходные пространства, торговые объекты и детскую железную дорогу (рис. 10, б). По примеру Харбина, Ханьдаохэцзы и других городов и населенных пунктов, расположенных в границах КВЖД, в Имяньпо при реставрации и реконструкции объектов архитектурного наследия основное внимание уделяется объектам русского периода, составляющим основу ядра исторической застройки и культурного кода поселка. Тем не менее ряд объектов бывшей КВЖД, в основном используемых в качестве жилых домов, до сих пор находится в удовлетворительном и ветхом состоянии, а в части кварталов отсутствуют





^ Рис. 9. Храм Фогуан-Пужао. Реконструкция 2003 года. Фото Д. Целуйко. 2024

> Рис. 8. Комплекс зданий мукомольной мельницы и котельной, 1929. Фото Д. Целуйко, 2024: а – мельница; б – котельная



комплексное благоустройство и непрерывные пешеходные связи. До сих пор закрыто для посещения и монументальное здание штаб-квартиры железнодорожной гвардии (рис. 11), которое в прежние годы являлось композиционной доминантой застройки комплекса казарм КВЖД. Не получили пока должного внимания и фрагменты сохранившейся китайской гражданской застройки в южной части Имяньпо, представляющие безусловный интерес как образцы архитектуры эклектики, иллюстрирующей влияние русской и западноевропейской архитектурных школ на развитие китайской строительной практики. Примечательны на этом фоне и объекты нового коммерческого строительства, подражающие формам архитектуры первой половины XX века, однако выполненные с нарушением фасадной симметрии и гипертрофированностью элементов декора (рис. 12).

### Заключение

Архитектурный ландшафт Имяньпо отражает общие процессы развития станционных поселений КВЖД в северо-восточной части Китая на рубеже XIX–XX веков, но в то же время имеет свои отличительные особенности, обусловленные выразительным природным окружением, на долгие годы закрепившим за поселком статус рекреационно-курортной зоны и определившим характер организации его застройки. Двухчастное деление планировочной структуры на обособленные районы способствовало формированию трех аутентичных зон исторической застройки, имеющих высокую культурную и архитектурно-художественную значимость, что открывает широкие возможности для развития туристического потенциала Имяньпо.

### Литература

1. Крадин, Н. П. Русские города в Китае. Архитектура Восточной Сибири и Дальнего Востока. Вып. 1 : Русские города на Дальнем Востоке : сб. науч. статей. – Хабаровск : Магеллан, 2002. – С. 109–142.
2. Левашко, С. С. Русская архитектура в Маньчжурии. Конец XIX – первая половина XX века. – Хабаровск, 2003. – 176 с.
3. Исследование истории и культуры современной архитектуры в крупных городах Северо-Восточного Китая / под ред. Ч. Ли. – Чанчунь : Изд-во Чанчунь, 2012. – 220 с. (на кит. яз.).
4. Глатенкова, Е. В., Базилевич, М. Е. Архитектурное наследие КВЖД в городе Бокету // Проект Байкал. – 2025. – № 2 (84). –





^ Рис. 11. Здание штаб-квартиры железнодорожного батальона (охранной стражи), 1926. Фото Д. Целуйко. 2024

С. 150–156. – DOI: 10.51461/issn.2309-3072/84.2565

5. Целуйко, Д. С., Базилевич, М. Е. Архитектурно-планировочные особенности станции Куанченцзы // Проект Байкал. – 2025. – № 2 (84). – С. 132–137. – DOI: 10.51461/issn.2309-3072/84.2562

6. Иванова, А. П., Базилевич, М. Е. Русский историко-культурный ландшафт Порт-Артура и Харбина // Проект Байкал. – 2024. – № 79. – С. 118–123. – DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2298

7. Zhang Hongchi, Wang Fenglin, Guo Fei, Cai Jun, Dong Jing. Urban built heritage protection and realistic dilemmas: the development process, protection system, and critical thinking of historic districts in Dalian // Built Heritage. – 2023. – N 7. – P. 1–20.

8. Альбом сооружения Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. – Москва: Фишер, 1904. – 206 с.

9. <https://www.imharbin.com/post/9222> (дата обращения: 15.09.2025).

10. [https://www.sohu.com/a/331670896\\_103313](https://www.sohu.com/a/331670896_103313) (дата обращения: 15.09.2025).

11. <https://www.nbgjz.com/6634.html> (дата обращения: 15.09.2025).

12. РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 1141. Л. 27.

#### References

Glatolenkova, E., & Bazilevich, M. (2025). Architectural heritage of the Chinese Eastern Railway Station in Boketu. *Project Baikal*, 22(84), 150–156. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/84.2565>

Ivanova, A., & Bazilevich, M. E. (2024). Russian historical and cultural landscape of Port Arthur and Harbin. *Project Baikal*, 21(79), 118–123. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/77.2298>

Kradin, N. P. (2002). Russkie goroda v Kitae [Russian cities in China]. In N. P. Kradin (Ed.), *Architecture of Eastern Siberia and the Far East: Issue 1. Russian cities in the Far East: Collection of scientific articles* (pp. 109–142). Khabarovsk: Magellan.

Levosko, S. S. (2003). *Russkaya arkhitektura v Manchzhurii. Konets XIX – pervaya polovina XX veka [Russian architecture in Manchuria. Late 19th – first half of 20th century]*. Khabarovsk.

Li, Ch. (Ed.). (2012). *A Study of the History and Culture of Modern Architecture in Major Cities of Northeast China*. Changchun: Changchun Publishing House.

Russian State Archive of Economics. Fund 8002. Inv. 1. File 1141. L. 27.

Tceluiko, D., & Bazilevich, M. (2025). Architectural and planning features of the Kuanchengzi station. *Project Baikal*, 22(84), 132–137. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/84.2562>

Zhang Hongchi, Wang Fenglin, Guo Fei, Cai Jun, Dong Jing. (2023). Urban built heritage protection and realistic dilemmas: the development process, protection system, and critical thinking of historic districts in

в Рис. 10. Реализация туристического потенциала объектов КВЖД: а – комплекс сооружений железнодорожного депо. Фото М. Базилевича, 2024; б – туристический центр на базе построек КВЖД. Фото Д. Целуйко, 2024



Dalian. *Built Heritage* 7, 1–20.

一面坡的惊悚古堡 / 中东铁路 (2012). Retrieved September 15, 2025, from <https://www.imharbin.com/post/9222>

距离哈尔滨最近的百年老镇“一面坡”，雪藏着百座俄式老建筑 / 搜狐 (2019). Retrieved September 15, 2025, from [https://www.sohu.com/a/331670896\\_103313](https://www.sohu.com/a/331670896_103313)

一面坡的惊悚古堡 / 中东铁路 (n.d.). Retrieved September 15, 2025, from <https://www.nbgjz.com/6634.html>

^ Рис. 12. Застройка южной части Имяньпо. Фото авторов. 2024