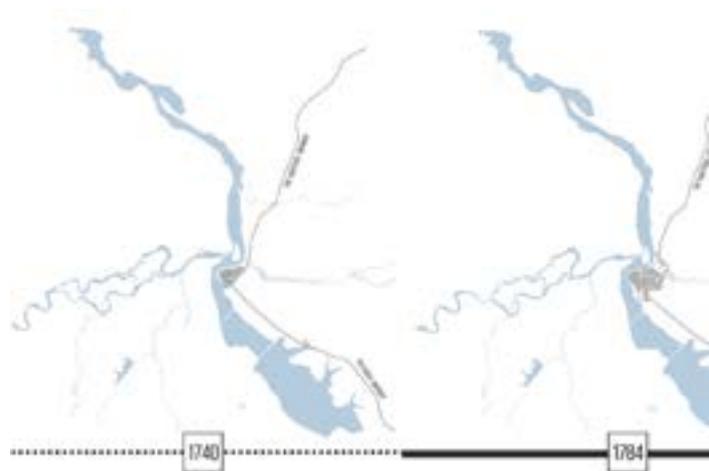


Описывается история формирования индустриальных зон в планировочной структуре города от становления Иркутска до нашего времени. Рассматриваются основные факторы, определившие размещение предприятий на тех или иных городских территориях, а также процессы влияния производственной функции на развитие и трансформацию города.

**Ключевые слова:** промышленные предприятия; интеграция; градостроительная история Иркутска; генеральный план Иркутска; планировочная структура города. /

The article covers the history of formation of industrial areas in the urban fabric, from foundation of Irkutsk to the present time. It reviews the key factors that defined allocation of enterprises in certain areas, as well as the influence of the production function on the city development and transformation.

**Keywords:** industrial enterprises; integration; Irkutsk's town-planning history; masterplan of Irkutsk; urban fabric.



## Из истории. Влияние промышленных территорий на структуру городской ткани /

Текст, графический материал  
**Валентина Казакова** /  
 text,  
 graphics  
 Valentina Kazakova

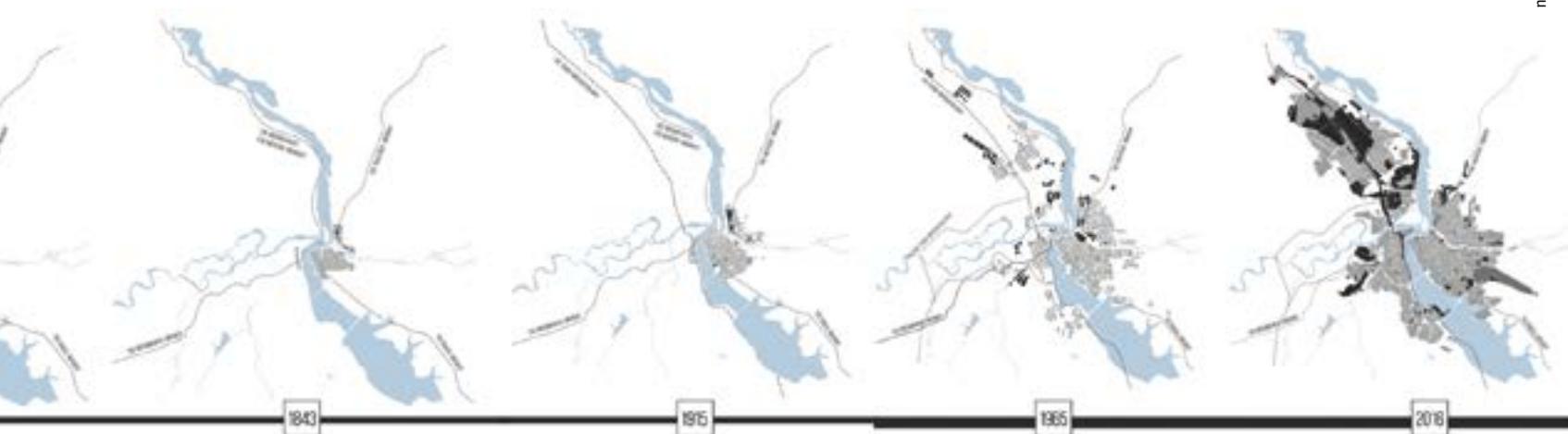
История развития производственной функции в Иркутске начинается в конце XVII века с формированием посада. Усиление административных функций в регионе и развитие новых видов деятельности требовали свободных незастроенных территорий и расширения города. Новая застройка вытягивалась в идинском направлении (Ида – ныне река Ушаковка), где береговая линия была менее подвержена затоплению, нежели прибрежные территории Ангары. Развитию этой части города содействовало и то, что здесь находилась переправа через Ангару, соединявшая город с Московским трактом, а также выход к берегу реки Иды, где «енисейский посадский человек Ивашка Ушаков построил мельницу» [1]. Здесь же стали появляться кустарные предприятия различного типа, склады и ремесленные мастерские. Кроме того, в конце XVIII века в целях санитарной и пожарной безопасности промышленные заведения, располагавшиеся ранее в центре города, были перенесены за Ушаковку и выстроились от Знаменского монастыря вверх по течению реки [3]. Формирование жилых зон вблизи производственных привело к появлению новых рабочих районов – Знаменского и Рабочего предместий. В соответствии с новым генеральным планом, в Знаменском предместье под промышленные предприятия отводились значительные по размерам кварталы неправильной формы площадью от 6 до 12 га. Территория же ремесленной слободы, сформированная как рабочий жилой район, делилась на небольшие кварталы в виде регулярного массива, вытянутого вдоль берега реки Ушаковки [2].

Крупные промышленники и ремесленники размещают свои предприятия и дома в наиболее благоприятных и удобных в градостроительном отношении кварталах, требующих минимальных затрат на благоустройство прилегающих улиц и общественных пространств. В результате застройка города приобретает деструктурированный характер. Тот период не отмечен созданием характерных для городских застроенных территорий архитектурных законченных ансамблей, гармоничных в пространственно-планировочном смысле.

В начале XIX века в связи с освоением Кругобайкальского пути застраивается левый берег Ангары – Глазковское предместье; начинает стремительно формироваться периферия города.

Строительство Транссибирской железнодорожной магистрали стало переломным моментом в развитии экономики региона и города, что повлекло за собой появление железнодорожных депо, механических мастерских, оживление угледобывающей и лесной промышленности, а также производства строительных материалов. На полуострове Затон разместились ремонтные предприятия, сортировочные пути и склады железной дороги. Стоит отметить, что некоторые мастерские, склады и различные железнодорожные службы, располагавшиеся в непосредственной близости от железнодорожных путей, со временем перерастали в промышленные предприятия, что было связано с удобным транспортным сообщением и отсутствием дополнительных затрат на освоение новой территории.

Прокладка трактов и магистралей федерального значения формирует Иркутск как товарораспределительный и промышленный центр региона. Однако отсутствие представления о перспективном планировочном развитии города и зонировании его территории вызвало трудности в размещении новых производств. Недостаточный опыт в разработке комплексных планировочных схем для промышленных районов, слабая геологическая и микроклиматическая изученность районов освоения, сжатые сроки плана индустриализации и быстрота освоения промышленных площадок предопределили выборочное решение градостроительных задач. Сложившаяся градостроительная ситуация в Иркутске сопровождалась рядом проблем. В начале XX века осваивались наиболее благоприятные городские территории в границах ландшафтных образований за пределами правобережного компактного массива и на транспортных путях левобережной части. Пристанционные поселения, разделенные речными поймами, имели нерегулярные транспортные связи с остальными городскими территориями. Расчлененность пригодных для нового строительства и размещения производственных предприятий территорий и пространственная изоляция от акваторий Ангары, Иркуты, Ушаковки, с заболоченностью и подтопляемыми береговыми территориями, требовали значительных капитальных затрат на инженерную подготовку и транспортное оснащение города, что не могло быть реализовано за столь короткий восстановительный период [2]. Таким



^ Схемы эволюции развития города, размещения и формирования производственных территорий на основе исторических планов

## Glimpses of History. Influence of Industrial Areas on the Urban Fabric

образом, размещение новых производств и жилой застройки в границах существующих освоенных территорий носило стихийный характер.

Следствием сложившейся градостроительной ситуации стало, например, размещение первенца иркутского машиностроения – завода им. В. В. Куйбышева в историческом центре Иркутска, на береговой террасе реки Ушаковки, на месте обозных мастерских и Интендантского сада – крупнейшего паркового комплекса города. Изоляция предприятия с большим грузооборотом от железнодорожных путей сделала необходимой прокладку узкоколейной ветки. Прочие крупные промышленные предприятия обосновались вдоль железной дороги, в левобережной части Иркутска. Вблизи железнодорожной станции Иннокентьевская из небольшого поселения, обслуживающего станцию, формируется новый рабочий район (ныне Ленинский район), уже на базе авиационного завода. Расположенное неподалеку монастырское село Жилкино (где ранее располагался Вознесенский монастырь), обжитое еще в XVIII веке и застроенное малоэтажными деревянными домами, с развитием индустрии в постреволюционный период разрастается. Благоприятные условия – акватория с одной стороны и железнодорожные пути с другой – служат формированию крупного промышленного района с предприятиями пищевой промышленности (мелькомбинат, мясокомбинат, комбикормовый), а также мыловаренным заводом и более мелкими производствами. В историческом промышленном узле, за рекой Ушаковкой, продолжают развиваться новые производства, а у начала Якутского тракта концентрируются складские объекты и автохозяйства, занимающиеся перевозкой грузов на север. Базу для развития Свердловского района у железнодорожной станции Иркутск–I на левом берегу Ангары составили железная дорога и связанные с ней предприятия, склады и службы, а также новые и реконструированные производственные предприятия [2].

В период Великой Отечественной войны производство на предприятиях увеличилось, что стало причиной строительства новых цехов и реконструкции существующих строений, расширения промышленных территорий. Эвакуация промышленных объектов из западных районов страны (Старокраматорский машиностроительный завод, Московский авиационный завод № 39, патронный завод и

абразивное производство, Смоленская швейная фабрика и иные предприятия легкой промышленности), как на освоенные территории, так и на новые, периферийные, способствовало формированию жилых массивов и развитию транспортных связей. С тех пор в пространственно-планировочной структуре города преобладает слоистость застройки: чередование селитебных и производственных территорий в направлении от исторического центра к городской периферии.

Приобретающий более расчлененную планировочную структуру город (что можно проследить по схемам анализа формирования города) не успевает решать социальные задачи, что приводит к отставанию культурно-бытовых функций в жилых районах, отсутствию благоустройства и озеленения, ликвидированного во время освоения территорий и строительных работ. Бессистемное размещение индустрии на береговых линиях Ангары и Ушаковки привело к вырубке лесных массивов и уничтожению парковых территорий, существовавших в XIX веке. В результате город лишился рекреационных территорий не только в периферийных районах, но и в историческом центре: «пробелами» в зеленом диаметре стали прибрежные территории Ангары (Чаеразвесочная фабрика, ТЭЦ-2) и Ушаковки (Завод им. В. В. Куйбышева, складские и авторемонтные объекты вверх по течению реки).

Волна реформ и крах Советского Союза привели к существенному снижению производственных темпов, закрытию предприятий и консервации значительных промышленных территорий одного из крупнейших в прошлом индустриальных центров РСФСР. В настоящее время остро стоит вопрос поиска эффективных организационно-экономических механизмов перемещения промышленных предприятий на периферию города из центральных заселенных районов; создания качественно нового уровня инфраструктурного обеспечения предприятий, повышения экологичности производства (развитие наукоемкого высокотехнологичного производства); разработки стратегии комплексного развития и интеграции бывших промышленных территорий в городскую среду. Кроме того, важно учесть исторические и технологические традиции производственных предприятий и стремиться сохранить уникальное наследие, дошедшее до наших времен.

### Литература

1. Централизованная библиотечная система города Иркутска [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cbsirkutsk.ru>, свободный.
2. Оглы, Б.И. Иркутск: О планировке и архитектуре города / Б. И. Оглы. - Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1982. – 112 с.
3. Иркутск в панораме веков / Отв. ред. Л.М. Дамешек. - Иркутск: Восточно-Сибирская издательская компания, 2002. – 510 с.

### References

- Dameshek, L. M. (Ed.). (2002). *Irkutsk v panorame vekov [Irkutsk through the centuries]*. Irkutsk: Vostochno-Sibirskaya izdatelskaya kompaniya.
- Irkutsk Centralized Library System. (n. d.). Retrieved from <http://www.cbsirkutsk.ru>
- Ogly, B. I. (1982). *Irkutsk: o planirovke i arkhitekture goroda [Irkutsk: planning and architecture of the city]*. Irkutsk: Vost.-Sib. Kn. izd-vo.