

## Промышленная архитектура Москвы советского периода: исторические закономерности и тенденции развития

© В.Н. Горлов

Московский государственный лингвистический университет,  
Москва, 119034, Россия

*Рассмотрены социальные и эстетические проблемы развития промышленной архитектуры Москвы. Исследована эволюция градостроительных решений, связанных с взаимным размещением промышленной и селитебной (жилой) зон. Эволюционный подход помогает установить причины преемственности и новаторства в вопросах размещения промышленности и селитьбы, в их диалектической взаимосвязи друг с другом и факторами, их породившими. Сделан вывод о целесообразности применения всех существующих видов взаимного размещения промышленных предприятий и жилых районов, что определяется многообразием производственных, социальных, градостроительных и других жизненных процессов.*

**Ключевые слова:** промышленная архитектура, промзоны, градостроительство, архитектура, жилой район, проектные институты

Если рассматривать наиболее характерные тенденции промышленной архитектуры, то первый этап (от начала промышленного развития России вплоть до конца XIX в.) можно назвать интеграционным. Он определяется тесной планировочной связью заводов и фабрик с местами проживания рабочих, т. е. с селитебными образованиями. Практически здесь имела место интеграция промышленности и жилья в единое градостроительное целое. Таковы основанные еще при Петре I заводы-поселки: Петровский металлообрабатывающий завод, выросший вскоре в Петрозаводск, Сестрорецкий оружейный завод под Петербургом, Большая Ярославская мануфактура и др. Жилые дома строились рядом с предприятием, и все работающие вместе со своими семьями жили в непосредственной близости от него. Подобная интеграция объяснялась тем, что мощности предприятий и численность персонала были сравнительно невелики. И также сравнительно небольшими, не причинявшими серьезных беспокойств для проживания, были вредные производственные факторы — пыль, гарь, копоть, шум. Все сотрудники жили в пределах пешеходной доступности от мест работы, тем более что транспорта в сегодняшнем его понимании не существовало. Однако к концу XIX в. такое положение начало существенно меняться.

Второй этап можно назвать изоляционным — он продолжался с конца XIX в. до 1970–1980-х годов. Значительное развитие промышленности, начавшееся в конце XIX в., способствовало изоляции предприятий промышленности от жилых районов. Много факторов повлияло на развитие этой тенденции: становление пассажирского транспорта в Москве, появление предприятий новых отраслей, выделяющих опасные вещества, наращивание производственных мощностей предприятий и т. д. Рост мощностей предприятий сопровождался соответствующим увеличением вредностей, выбрасываемых в атмосферу, опасно влияющих на человека и окружающую среду.

Кроме того, в связи с развитием науки и техники появились новые материалы и изделия: лаки, краски, пластмассы, удобрения, различные виды кислот и др. [1, с. 94, 95].

Условия труда на предприятиях и сами условия жизни трудящихся усложнились и начинали вызывать серьезное беспокойство общественности. Российские медики изучали санитарно-гигиеническое состояние фабрик и заводов. В частности, широкую известность получило санитарное обследование 1080 предприятий и 114 тыс. рабочих Московской губернии, проведенное в 1879–1885 гг. и выявившее крайне неблагоприятную картину состояния предприятий и условий труда. По результатам этого и аналогичных исследований в отдельных губерниях создавались должности санитарных врачей и принимались обязательные постановления о санитарных нормах и правилах по устройству и содержанию промышленных предприятий. В начале 1890-х годов аналогичные нормы и правила вносятся во Врачебный устав и в Устав медицинской полиции, входившие в Свод законов Российской империи. Был установлен список предприятий, которые нельзя размещать в городах или жилых районах [2, с. 178, 179]. Таким образом, к концу XIX в. появились санитарно-гигиенические обоснования целесообразности отделения промышленных предприятий от селитебных районов. Однако для его реализации нужен был общедоступный пассажирский транспорт, который вскоре появился — сначала конно-железные дороги (конки), а затем трамвай. В 1890-е годы конно-железные дороги в России стали массовым видом транспорта. Трамвай в России впервые возник в Киеве в 1892 г., а затем в Нижнем Новгороде, Москве, Петербурге, Одессе, Тифлисе и др. Развитие транспорта объяснялось также ростом числа работающих на предприятиях. Рабочие уже не могли жить в пределах пешеходной доступности от заводов. Если в Петровскую эпоху на весьма крупных промышленных предприятиях работали 100–200 человек, то в 1899 г. на металлургическом заводе юга России работали в среднем уже 2064 человека, а в 1913 г. — 3512 человек. На самых крупных предприятиях численность работающих доходила до 10 000 человек [3, с. 46–48].

Таким образом, в 1880–1890-х годах в России возникли предпосылки для выделения, обособления промышленных предприятий в планировочной структуре города. Этот процесс затронул безвредные в санитарно-гигиеническом отношении предприятия, что объяснялось негативным отношением к промышленным предприятиям всей прогрессивной общественности: шла усиленная эксплуатация рабочих, особенно женщин и детей, их труд проходил в тяжелых антисанитарных условиях, что часто приводило к несчастным случаям и разрушению здоровья, сами промышленные предприятия стали источниками загрязнения окружающей среды. Именно такую картину зафиксировали врачи-гигиенисты в конце XIX в. Заводы и фабрики стали синонимами несчастья. Такая психологическая установка, безусловно, влияла, в частности, на размещение промышленных предприятий.

После Октябрьской революции был взят курс на превращение нашей страны в мощную индустриальную державу. В годы первых пятилеток строились такие крупные предприятия, как Уралмашзавод, Магнитогорский и Новокузнецкий металлургические комбинаты, Сталинградский тракторный завод, Горьковский и Московский автозаводы, Днепрогэс и др. Если в прошлом Россия была аграрной страной и лицо ее архитектуры определяли церкви и дворцы, то советское государство стало мощной индустриальной державой с атомными и гидроэнергетическими станциями, уникальными газо- и нефтепроводами, гигантскими домнами и горно-обогатительными комбинатами.

Были установлены санитарные разрывы от жилых зданий до промышленных в зависимости от санитарной классификации промышленных предприятий. В то время наибольший разрыв, например, для металлургического завода составлял 2 км. Позднее в связи с развитием промышленности, ростом урбанизации и дефицитом земли он был сокращен до 1 км [4, с. 18].

С развитием индустриализации изоляция промышленных предприятий усугубляется. Из них стали образовываться обширные промышленные зоны, районы, с 1960–1970-х годов — промышленные узлы (промышленный узел — это группа предприятий с общими для всех них объектами обслуживания: котельными, складами и пр.). Однако не следует думать, что не существовало каких-то других видов размещения промышленных предприятий: имело место и одиночное их размещение, и создание смешанных промышленно-селитебных образований и др. Однако тенденция формирования крупных промышленных районов была преобладающей. Она нашла свое отражение в методе функционального зонирования города.

Третий этап — дифференцированный — развивается с 1970–1980-х годов. Ранее доминирующая установка на изоляцию промышленных предприятий претерпевала изменения под влиянием ряда новых

обстоятельств. Промышленные районы, ранее находившиеся на периферии населенных мест, под влиянием урбанизации окружались со всех сторон застройкой. Вредные вещества, ранее выпадавшие на свободные от застройки территории, оказываются в районах проживания. Требования к охране окружающей среды изменяются: во главу угла ставится задача совершенствования технологии производства, очистки вредных веществ, применение безотходной технологии.

Уровень эстетической организации зданий, расположенных в промышленных районах, оказывается значительно ниже, чем у расположенных в селитебных районах. Вынос промышленных сооружений из селитебной застройки обеднял ее, т. е. являлся одной из причин однообразия архитектуры города. Гораздо важнее другое последствие изоляции мест приложения труда — разрушалось функциональное единство города, единство образа жизни граждан.

Например, Московский металлургический завод «Серп и Молот» подвергся коренной реконструкции. Ранее неоднократно ставился вопрос (и принимались соответствующие решения) о выводе этого завода из Москвы в связи с тем, что от производственных выбросов сильно страдали появившиеся вокруг завода жилые районы. Однако вывод крупного предприятия из города — весьма сложная проблема, поэтому руководство завода пошло по другому пути. Вместо устаревших методов выплавки стали перешли на совершенные методы прокатки и применили эффективные способы утилизации вредных веществ. В результате характеристики окружающей воздушной среды стали удовлетворять нормативным требованиям, и завод перестал быть источником загрязнения среды. Более того, новые производственные корпуса стали украшением района и архитектурным стержнем реконструируемой городской застройки [5, с. 50, 51].

В 1970–1980-е годы развивался не односторонний, а дифференцированный подход к размещению промышленного предприятия: как единичного объекта или в составе группы промышленных предприятий (промышленного узла), на окраине города или в селитебной застройке, в составе промышленно-селитебного района — все эти виды взаимного расположения промышленности и жилья имели право на существование в зависимости от целого ряда производственных, социально-экономических и культурологических факторов. Среди них — санитарная характеристика предприятия, его профиль, мощность, размеры занимаемой территории, грузооборот, численность работающих и их квалификация, градостроительные условия и т. п.

Соблюдалась зависимость между промышленной архитектурой и социальными идеалами советского общества. Напомним, что после Октябрьской революции высокий пафос свободного труда вызвал

в промышленной архитектуре небывалый подъем, в проектировании промышленных предприятий принимали участие самые авторитетные советские архитекторы.

Уже в 1920–1930-е годы в Москве появляются новые типы зданий — Дворец труда профсоюзов, рабочий клуб, дом-коммуна, на их проектирование объявлялись конкурсы, в которых принимали участие лучшие архитекторы страны. В планировочной структуре Москвы создавались новые архитектурные образования, сформированные промышленными предприятиями. Иногда это были целые улицы, районы. Промышленные предприятия решались как эстетически полноценные объекты города. Таковы знаменитый ЗИЛ, здания института ЦАГИ, Шарикоподшипниковская и Автозаводская улицы [6, с. 1090–1094].

Особенно ярко эта ситуация проявлялась в 1920–1930-е годы, когда началась индустриализация страны и огромное внимание уделялось проектированию и строительству промышленных предприятий. В вузах создавались факультеты фабрично-заводской архитектуры, на них преподавали самые авторитетные советские теоретики и практики — Г.Б. Бархин, А.А. Веснин и В.А. Веснин, М.Я. Гинзбург, А.З. Гринберг, К.С. Мельников и др. В декларациях и манифестах архитектурных ассоциаций (в частности, ОСА и АСНОВА) процесс развития архитектуры в целом связывается с отражением пафоса свободного труда. В проектировании промышленных зданий и сооружений в Москве принимали участие лучшие советские архитекторы (Ф.О. Шехтель — проект оптического завода, И.В. Жолтовский — МОГЭС, К.С. Мельников — гаражи, павильон «Махорка», П.А. Голосов — типография и издательство «Правда» в Москве, А.С. Фисенко — здания ЦАГИ) [7, с. 68–71].

В этот период именно промышленная архитектура в наибольшей степени влияла на развитие всей советской архитектуры. Стилистические, композиционные, конструктивные приемы, получившие первоначальное развитие в архитектуре промышленных сооружений, становились достоянием общей архитектурной практики. Более того, темы труда, производства, архитектуры объектов индустрии становятся ведущими в литературе и искусстве. В. Маяковский пишет возторженные стихи, прославляющие труд, работу и человека труда, А. Дейнека создает картины «Текстильщицы», «На стройке новых цехов», «Коломенский завод», В. Мухина — знаменитую скульптурную группу «Рабочий и колхозница», С. Эйзенштейн прямо на газовом заводе ставит пьесу С. Третьякова «Противогазы», а позднее снимает фильмы «Стачка» и «Генеральная линия».

Великая Отечественная война, во время которой был нанесен огромный ущерб народному хозяйству страны, и последовавшее затем его восстановление — все это, разумеется, не благоприятствовало

развитию промышленной архитектуры. Это постепенно предопределило отношение к промышленным зданиям и сооружениям (в области планирования, проектирования и строительства) как к объектам сугубо утилитарным, выпадающим из сферы серьезного архитектурного творчества, т. е. проектирование промышленных и общественных сооружений осуществлялось в различных условиях.

Москва становится крупнейшим индустриальным центром, на древней московской земле размещаются головные и ведущие предприятия почти всех отраслей промышленности. Исторические особенности развития московской промышленности привели к тому, что удельный вес промышленных территорий в общем балансе городских земель был значительно выше в сравнении с другими крупнейшими городами мира (Лондоном, Парижем и др.). Часто количественные показатели получали приоритет перед качественными. Индустриальные, складские, транспортные, коммунальные и другие объекты занимали около 25 % городской земли. Более 60 % промышленных площадей были объединены в 66 производственных зонах. Столь высокий процент объясняется наличием предприятий, которые малоэффективно использовали свои участки, и отсутствием стройной системы в размещении промышленности. В значительной части города, особенно в центральных районах, в пределах кольца Московской железной дороги, отсутствовало функциональное разделение жилой и промышленной застройки. Большое число людей — жителей и гостей столицы — неизбежно включали свои зрительные впечатления от промышленной застройки в общее представление об архитектурном облике города. Однако вопросами застройки и использования промышленных территорий в Москве их землепользователи — министерства, ведомства — не занимались по-настоящему [8, с. 4, 5].

Московские предприятия находились в подчинении многочисленных различных министерств и ведомств, проектированием их было занято свыше 150 различных проектных институтов. Многие министерства, являющиеся крупнейшими землепользователями, владеющими сотнями гектаров городских земель, имели очень низкие средние показатели эффективности использования территории в Москве. Преобладание ведомственных интересов привело к серьезным градостроительным потерям, ослаблению социальных функций города, неоправданному перерасходу городских земель. Многие предприятия расширяли имеющиеся площадки, при этом часто использовали ранее намеченные под другое функциональное назначение участки. Так, при расширении Автозавода имени Ленинского комсомола (АЗЛК) была занята территория вдоль Волгоградского проспекта, выделенная до этого под зону общественного центра; территория Завода имени Лихачева увеличена за счет намыва, сужения русла Москвы-реки.

Несмотря на то что еще в 1935 г. по первому Генеральному плану реконструкции Москвы новое промышленное строительство было ограничено, за 50 последующих лет занятые промышленностью территории выросли в 3,3 раза при увеличении общей территории города в 1,6 раза, т. е. территориальное развитие производственных функций шло преобладающими темпами [9, с. 8]. Москва шагнула за Кольцевую автодорогу, в очередной раз прорвав границы городской черты. Экстенсивное наращивание производственного потенциала требовало от города соответственного роста сопутствующих функций, числа рабочих рук, энергоресурсов, территории, транспортных магистралей и средств, систем инженерного и социально-бытового обслуживания.

Радиально-кольцевая структура Москвы наложила отпечаток на планировочное размещение производственных зон. Они располагаются, как правило, вдоль основных транспортных коммуникаций. Примером планировочного образования, сгруппированного вдоль радиального направления, могут служить производственные зоны, находящиеся к югу от Садового кольца. В системе кольцевых планировочных образований находятся зоны, расположенные вдоль Окружной железной дороги. Производственные зоны в центре города и вдоль Окружной железной дороги, как правило, представляли собой сложившиеся промышленные районы, а в периферийной части города — зоны, сформированные в 1950–1960-е годы.

Размещение промышленных предприятий в непосредственной близости от жилой застройки ко многому обязывало зодчих, повышало требования к качеству архитектурных заводов и отдельных корпусов. Невнимание к промышленной архитектуре способствовало снижению ее эстетического уровня и престижности. Между тем промышленные предприятия и инженерные сооружения способны разнообразить и обогатить силуэт столицы, ее облик. Функционально-планировочные традиции взаимосвязи старейших заводов с жилой застройкой особенно наглядно прослеживаются в центральных районах столицы, где не только отдельные предприятия, но и целые группы определяют качество городской среды. Их планировочное решение характеризуется высокой плотностью застройки. В производственных зонах центральной части города действовало много известных далеко за пределами Москвы крупных швейных, текстильных, электротехнических предприятий, сосредоточено немало НИИ, лабораторий, конструкторских бюро.

Исторические особенности формирования и размещения промышленных объектов, многократные локальные реконструкции привели к застройке почти всех свободных площадей существующих предприятий, а территориальный рост столицы способствовал тому,

что многие промышленные предприятия и целые зоны оказались в центральных районах, в окружении жилой и общественной застройки. Данные предприятия входили в органичную структуру города, и упорядочение промышленной застройки рассматривалось как часть формирования архитектурно-композиционных ансамблей города. В границы исторически сложившихся производственных зон вошли многие заводские корпуса, построенные в конце XIX — начале XX в. Их индивидуальность исполнения, внешний облик представляют архитектурную ценность. Они обеспечивали непосредственное соседство промышленной застройки с памятниками гражданской архитектуры. Структурная общность, сомасштабность промышленной и жилой застройки в центре Москвы подлежат сохранению. Таковы, например, площади Автозаводская и Серпуховской заставы, улицы Правды, Большая Тульская, Шарикоподшипниковская, Автозаводская, набережные Павелецкая, Краснопресненская, Тараса Шевченко.

Для производственных зон, расположенных в периферийной части столицы, характерно наличие крупных предприятий. Незрелость инфраструктуры, обособленность периферийных производственных зон, их внутренняя разобщенность не способствовали созданию полноценных транспортно-пешеходных и композиционных связей с жилыми массивами. Среди вновь складывающихся обширных периферийных производственных зон беспокойство вызывала Очаковская, занимающая более 900 га в живописной, благоприятной для строительства жилья местности. Крупные предприятия, ТЭЦ, заводы строительной индустрии и пищевой промышленности занимали приблизительно две трети площади зоны [10, с. 17]. В 1970-е годы в Москве были сооружены промзоны в Медведкове, на Профсоюзной улице, Варшавском и Щелковском шоссе. Промзоны были застроены крупными корпусами промышленных предприятий различных отраслей. Здания сооружены из индустриальных современных конструкций. Многие из них были решены мастерски, с использованием разнообразных композиционных приемов. Однако в большинстве случаев отсутствовала архитектурная завершенность, ансамблевая законченность в целом, многие здания являлись разнохарактерными, не было единства.

Руководство институтами, проектирующими жилые и общественные здания, осуществлял Государственный комитет по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР, ведущие позиции в котором занимали архитекторы. Руководство институтами, проектирующими промышленные здания и сооружения, осуществлял Госстрой СССР, в котором ключевые посты занимали инженеры. В проектных институтах гражданского и промышленного профиля директора и руководители мастерских (отделов) в основном были

архитекторы и инженеры соответственно. Кадровый состав архитекторов проектных институтов гражданского и промышленного профиля можно представить на примере ведущих московских институтов — Моспроекта-1 и Промстройпроекта. Число архитекторов в них было 500 и 120 человек соответственно, членов Союза архитекторов СССР — 250 и 40. Число архитекторов в Моспроекте-1 и Промстройпроекте соответственно составляло 20 и 10 % от общей численности персонала. Причем в Промстройпроекте обеспеченность архитекторами была еще наиболее высокая: в других проектных институтах промышленного профиля дело обстояло гораздо хуже. В московском Гипромезе, проектирующем металлургические заводы, до 1985 г. не было ни одного дипломированного архитектора. Из работающих в Москве 114 заслуженных архитекторов РСФСР только три трудились в проектных организациях промышленного профиля. Недостаток внимания к промышленной архитектуре и недостаток архитекторов в соответствующих проектных институтах отрицательно отразились на качестве проектов промышленных предприятий. Положение усугублялось несоблюдением оптимальных пропорций между стоимостью проектирования и стоимостью строительства. В СССР стоимость проектирования промышленных предприятий составляла 2–4 % от общей стоимости предприятия. Эта доля определила уровень качества промышленного объекта, уровень его технологии, качество строительной оболочки и степень инженерного обеспечения [11, с. 11, 12]. Итак, недостаточно высокие требования, предъявляемые к архитектуре промышленных предприятий, нехватка архитектурных кадров, недостаток средств на проектирование и ряд других факторов — все это отрицательно влияло на качество промышленных предприятий.

В проектах многие вопросы технологии, жизнеобеспечения зданий, эстетической организации среды, эксплуатации помещений оставались недостаточно продуманными или вообще не решенными. Прежде всего, как правило, не разрабатывались проекты интерьеров, благоустройства территории, системы визуальной информации. Иногда в проектах не находили достаточного отражения такие важные вопросы, как техника безопасности, научная организация труда, вентиляция, освещение и др. Все это заставляло администрацию предприятий уже после сдачи объектов в эксплуатацию, т. е. в процессе их функционирования, пытаться решить данные насущные проблемы, не решенные при проектировании и строительстве. Для этого на заводах создавались проектно-конструкторские отделы, бюро эстетики и научной организации труда (НОТ). Они уделяли большое внимание вопросам эстетики, улучшению внешнего вида зданий и территорий. В результате в производственной сфере в большом количестве появлялись элементы искусства — памятники и монументы, скульптуры

и мозаики, реклама и дизайн, устраивались места для отдыха и наглядной агитации и пр. Таким образом, частично устранялись недостатки проектирования и строительства. Однако в целом (по затратам труда и материалов) подобная архитектурно-строительная деятельность, предпринимаемая на действующем предприятии, обходилась значительно дороже (а результаты ее всегда были хуже), чем если бы все необходимые вопросы были учтены в проектах.

Основой научного подхода к проектированию промышленных предприятий должно было стать экспериментальное проектирование и строительство. Москва требовала именно такого подхода. Однако наряду с объектами, которые можно уверенно назвать произведениями архитектуры (Объединение «Кристалл», Издательство «Правда», Центр технического обслуживания автомобилей на Варшавском шоссе), многие промышленные сооружения оставались безликими.

Роль архитектора в творческом процессе формирования промышленных объектов постоянно снижалась. Нередко учитывалось не качество архитектурно-художественного решения проекта, градостроительных проблем и т. д., а только технологические и экономические выгоды. Времени на проработку решения также отводилось мало, в связи с тем что стоимость проектных работ, особенно в архитектурно-строительной части, была низкой. В то же время продуманное рациональное размещение промышленного предприятия, оптимальное объемно-планировочное решение могло дать значительный социально-экономический эффект в отличие от сиюминутной экономии.

Проекты промышленных предприятий для Москвы выполняли десятки институтов, в том числе иногородние, которые слабо знали специфические условия проектирования и строительства в столице. До сдачи проекта в ГлавАПУ архитекторы должны были согласовать все принятые технические решения и конструкции с Главмоспромстройматериалами. Этот главк не был особенно заинтересован в применении новых прогрессивных конструкций и материалов, что ставило архитекторов в зависимое положение, особенно если проект отличался архитектурной и конструктивной оригинальностью. В строительстве промышленных предприятий автор проекта был практически бесправен. Он не мог активно вмешаться в процесс строительства, закрыть его в случае отступления строителей от проекта. Утвержденный проект, к сожалению, не становился законом для строителей. Постоянно корректировались объемно-планировочные решения, заменялись или совершенно исключались архитектурные детали и строительные изделия. Часто изменения в ходе строительства вносились по указаниям заказчика.

Архитектурно-художественный уровень сооружаемых в Москве промышленных предприятий во многих случаях был еще низок. Отставала от современных требований степень благоустройства заводских территорий и интерьеров цехов. Производственный интерьер

следовало рассматривать как часть комплексной проблемы улучшения условий труда, куда входили такие вопросы, как борьба с производственным шумом, ликвидация вредных производственных факторов в виде газов, пыли, излишнего тепла, рациональная цветовая организация пространств цеха, рабочего места, продуманная расстановка станков и т. п. Следует отметить органическую связь между конструкцией и архитектурой помещений. К сожалению, многие индустриальные конструкции в эстетическом отношении были несовершенны во многом из-за того, что над формой индустриальных конструктивных элементов архитекторы не работали вместе с конструкторами с самого начала проектирования, в основном рассматривали только их технологичность и прочность, но не эстетические показатели. Жизнь показала, что наиболее плодотворные результаты по комплексному решению промышленных предприятий получались именно тогда, когда подлинным организатором всей производственной среды выступал хорошо подготовленный не только в творческом, но и техническом отношении архитектор. Многие научные разработки были неэффективны в московской практике. Низкий уровень архитектурно-строительной части проектов, разработанных этими организациями, подвергался критике на научно-технических конференциях, проведенных МГК КПСС и Мосгорисполкомом.

Результатом непродуманного отношения к месту промышленных предприятий в городе стало то, что в жилых районах места приложения труда часто отсутствовали и граждане были вынуждены тратить много времени, чтобы добраться до работы. Необходимо было передать строительство промышленных предприятий в столице Мосгорисполкому, а не вести его ведомственными организациями и министерствами. Только единый заказчик мог осуществлять строительство промышленных объектов с учетом интересов города, его развития, архитектурно-планировочной и градостроительной структуры. Именно ведомственным подходом можно объяснить то, что в течение более чем 20 лет не заканчивалось строительство промузла на Рубцовской набережной Яузы, не были реализованы проекты упорядочения застройки промзон «Бутырский хутор», «Орехово-Борисово», не был осуществлен проект промузла станкостроительных заводов в Строгине.

Часто не обеспечивалась органическая связь и единство композиционных решений промышленных территорий и селитебных районов городов. Низкое качество архитектуры ряда предприятий сопровождалось хаотической застройкой с неоправданно излишними территориями. В то же время в застройке производственных зон было еще много нерешенных задач и сложностей. Важные вопросы промышленной архитектуры, имеющие градостроительное значение, часто решались

некомплексно. Существующая в Москве практика распределения капитальных вложений часто носила узковедомственный характер, что затрудняло и практически исключало возможность межотраслевого кооперирования средств для строительства в одной зоне. Это вело к значительному удорожанию строительства.

В практике Москвы чувствовалась острая необходимость в строжайшей экономии городской территории. Однако многие объекты, такие как склады, автобазы и т. п., сооружались одноэтажными, с малой плотностью застройки. Слабо внедрялись многоэтажные здания и здания повышенной этажности в промышленном строительстве. Это являлось следствием преобладания «диктата» технолога по многим принципиальным вопросам промышленной архитектуры, в том числе по выбору оптимальных типов промышленных зданий.

Однако наряду с недостатками в промышленной архитектуре развивались положительные тенденции. Архитектура ряда предприятий индустрии выступала как символ труда, символ современной эпохи. И в этом качестве она оказывала большое влияние на развитие всей советской архитектуры. В 1970-е годы в Москве была проведена значительная работа в направлении повышения качества архитектуры производственных объектов. Проведенные в 1973–1974 гг. в ЦНИИПромзданий исследования выявили возможности значительного сокращения территории, отводимой под промышленное строительство. Для архитектурной общественности важным стало постановление Госстроя СССР от 29 апреля 1974 г. «О мерах по повышению качества архитектуры промышленных предприятий, зданий, сооружений и производственных объектов сельскохозяйственного назначения» [12, с. 55].

За счет удачного объемно-планировочного решения производственного комплекса «Хромотрон» этот узел транспортной магистрали превратился в один из самых красивых въездов в Москву. Благодаря строительству промышленных объектов быстро происходило формирование архитектурного облика ряда важных транспортных артерий города, в том числе Варшавского шоссе, Профсоюзной улицы и многих других. На значимых для столицы транспортных магистралях можно встретить немало привлекательно решенных зданий производственного назначения. Архитектура некоторых из них хорошо вписывается в масштаб и ритм столичной застройки; она свидетельствует о возросшем уровне профессионального мастерства архитекторов проектных институтов промышленного профиля и их возможностей. Положительные результаты достигнуты в комплексной застройке производственной зоны в районе Химки-Ховрино (Смольная улица). Архитектура АЗЛК, завода «Станкоагрегат» получила высокую оценку в печати, подтвердила возросший уровень

профессионального мастерства архитекторов проектных институтов промышленного профиля. Эти и некоторые другие объекты производственного назначения обогатили архитектурный облик ряда улиц и магистралей столицы.

Рассматривая социальные проблемы промышленной архитектуры, необходимо отметить передовой опыт создания общественно-спортивного комплекса Автозавода имени Ленинского комсомола в Москве. Расположенный по соседству с селитебной и производственной зонами завода, он включает: центральное спортивное ядро — стадион с трибунами на 10 тыс. мест, универсальный Дворец спорта с плавательным бассейном, спортивными залами и легкоатлетическим манежем, крытый каток с искусственным льдом, Дворец культуры с залом на 1200 мест, 30 помещений для кружковых занятий и кинолекционным залом на 300 мест. Социальное значение комплекса велико: если раньше физкультурой занимались около 20 % работающих на заводе, то в 1982 г. эта цифра достигла 46 %. Количество спортивных секций увеличилось с 17 до 29. На заводе действовало 18 народных университетов и втрое увеличилось число коллективов художественной самодеятельности. Разнообразны были возможности достижения выразительных архитектурно-пространственных решений промышленных предприятий путем контрастного сочетания основных производственных зданий со зданиями культурно-бытового обслуживания, управления и инженерно-лабораторных служб [13, с. 17].

И ведь именно такого рода сооружения определяли мощь советской индустриальной державы. Они убедительно свидетельствовали о том, что, если архитектуре объектов индустрии уделялось соответствующее внимание, общество получало не только технически передовые, но и эстетически полноценные промышленные комплексы, достойные высоких идей того времени.

Многочисленные исследования показали, что существовала определенная закономерность: чем лучше решались вопросы архитектуры промышленных узлов, предприятий, зданий и сооружений, тем выше экономическая эффективность проектируемых объектов. Проблемы промышленной архитектуры были тесно взаимосвязаны с научно-техническим прогрессом в технологии и строительном процессе, градостроительством и социальными факторами на производстве. Создавая материальную среду для производства, организуя при этом необходимое пространство, архитектура активно влияла на все стороны технологии, строительства, градостроительства и на социальные условия производства. Промышленная архитектура — явление комплексное, это часть общей архитектуры и градостроительства.

Таким образом, можно фиксировать довольно четкое соблюдение единства между основными социальными идеалами общества и тенденциями развития архитектуры. Соблюдение закономерности

«социальные идеалы — архитектура» — непереносимое условие, с одной стороны, «эффективности» этих идеалов, а с другой — соответствующего уровня архитектуры. Если труд определяет положение человека в обществе, если он стал делом чести, то архитектура зданий, в которых протекает процесс труда, должна соответствовать его высокому социальному значению. Если этого нет, то наносится ущерб престижу и авторитету труда. Таким образом, промышленная архитектура должна была соответствовать значению и роли труда промышленных предприятий в жизни советского общества. Полноценное развитие промышленной архитектуры представлялось одним из условий ускорения научно-технического прогресса, совершенствования социальных отношений советского общества в целом.

Невозможно решать важные градостроительные и социальные задачи развития Москвы, не учитывая дальнейшие пути формирования промышленности города. От того, как будут выглядеть промышленные предприятия, как будет складываться производственная среда, какие будут созданы условия труда, во многом зависели и быт, и сознание советского человека. Необходимо было комплексно решать градостроительные задачи, включая проблемы планировки и застройки промышленных территорий, предъявлять одинаково высокие требования к уровню архитектуры как гражданских, так и промышленных объектов.

Многообразие видов размещения промышленных предприятий отвечало многообразию социально-экономических условий общества и являлось одним из важных факторов повышения жизненного уровня советских людей, создания благоприятной среды их жизнедеятельности. Благоприятная городская среда предоставляет гражданам в соответствии с их индивидуальными запросами широкие возможности выбора мест работы и проживания и в то же время является фактором эффективного использования потенциала квалифицированной рабочей силы.

#### ЛИТЕРАТУРА

- [1] Конторович И.Я., Ривкин А.Б. *Рациональное использование территории городов*. Москва, Стройиздат, 1988, 172 с.
- [2] Фрейберг Н.Г. *Врачебно-санитарное законодательство в России*. Санкт-Петербург, Практическая медицина (В.С. Эттингер) Ф.В. Эттингер, 1913, 1071 с.
- [3] Кудрявцев О.К. *Расселение и планировочная структура крупных городов-агломераций*. Москва, Стройиздат, 1985, 136 с.
- [4] Большаков И.Г. *Гармония предметного мира*. Москва, Знание, 1968, 32 с.
- [5] Матвеев Е.С. Планировочное решение сложившихся промышленных зон городов. *Архитектура СССР*, 1982, № 2, с. 50, 51.
- [6] Попова Д.Д. Этапы социализации индустриального наследия в Москве. *Вестник МГСУ*, 2020, т. 15, вып. 8, с. 1090–1104.

- [7] Ткаченко С.Б. *Один век московского градостроительства. Кн. 1. Москва советская*. Москва, Прогресс-Традиция, 2019, 376 с.
- [8] Григорьева Н.Ю. Промышленная территория города. *Архитектура и строительство Москвы*, 1987, № 4, с. 4, 5.
- [9] Баевский О.А. Облик и «вес» промышленных зон в городе. *Архитектура и строительство Москвы*, 1987, № 5, с. 8–13.
- [10] Метляева О.П., Матвеев Е.С., Григорьева М.Д. Промзоны в городе. Проблемы формирования и планировочной организации. *Строительство и архитектура Москвы*, 1983, № 11, с. 17.
- [11] Агранович Г.М. Актуальные проблемы промышленной архитектуры. *Архитектура и строительство Москвы*, 1987, № 3, с. 11–12.
- [12] Ким Н.Н. Промышленное зодчество: успехи, перспективы. *Архитектура СССР*, 1975, № 11, с. 51–55.
- [13] Ким Н.Н. Архитектура промышленного предприятия. *Строительство и архитектура Москвы*, 1982, № 4, с. 14–17.

Статья поступила в редакцию 20.06.2025

Ссылку на эту статью просим оформлять следующим образом:

Горлов В.Н. Промышленная архитектура Москвы советского периода: исторические закономерности и тенденции развития. *Гуманитарный вестник*, 2025, вып. 3. EDN XKHNNK

**Горлов Владимир Николаевич** — д-р истор. наук, профессор кафедры исторических наук и архивоведения Московского государственного лингвистического университета. e-mail: gorlov812@mail.ru