

Но нет уверенности в том, что идее национального самосознания народа, сохранившего в течение своей истории даже после многих трагических испытаний тягу к единству нации, содействует использование для названий мест проживания географических названий, совершенно из иного мира, и соответственно из иной культуры, быта и истории, как бы интересны и загадочно-привлекательны ни были эти названия: жилой квартал «Скандинавское предместье» в Бресте, жилой квартал «Дубай Хиллз» в Минске, жилой комплекс «Английский квартал» в Минске». Жилой район «Минск-Мир» с кварталами «Средиземноморский», «Африка» или «Тропические острова» предлагает минчанам жить в домах с названиями «Лиллехаммер», «Рио-де-Жанейро», «Кейптаун» или «Турин» и много-много чего-то такого же дальнего. Желание привлечь покупателя броским названием понятно, но последствия политики преобладания денежных приоритетов безусловно проявятся, и уж достаточно быстро и гарантированно неизбежно в жизни последующих поколений. Этого хотелось бы избежать, так как названия зданий вроде бы и не архитекторами придумываются, но могут направить творческие устремления не на созидание единства общества.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Цітоў, В. С. Народная спадчына: Матэрыяльная культура ў лакальна-тыпалагічнай разнастайнасці / В. С. Цітоў. – Мінск : Навука і тэхніка, 1994. – 300 с.
2. Беларускае народнае жыллё / пад рэд. В. К. Бандарчыка. – Мінск : Навука і тэхніка, 1973. – 128 с.
3. Беларусь в цифрах : Стат. справочник / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь ; редкол.: И. В. Медведева (пред. редкол.) [и др.] – Минск : «Информ.-вычислительный центр Нац. стат. ком. Респ. Беларусь», 2021. – 71 с.
4. Сергачёв, С. Гродненская область. Страницы архитектурной летописи / С. Сергачёв // Архитектура и строительство. – 2021. – № 1. – С. 6–11;
5. Сергачёв, С. Витебская область. Страницы архитектурной летописи / С. Сергачёв // Архитектура и строительство. – 2021. – № 2. – С. 6–11.
6. Сергачёв, С. Могилевская область. Страницы архитектурной летописи // Архитектура и строительство. – 2021. – № 3. – С. 6–12;
7. Сергачёв, С. Гомельская область. Страницы архитектурной летописи / С. Сергачёв // Архитектура и строительство. – 2021. – № 4. – С. 6–12.
8. Сергачёв, С. Брестская область. Страницы архитектурной летописи / С. Сергачёв // Архитектура и строительство. – 2021. – № 5. – С. 6–12.
9. Сергачёв, С. Минская область. Страницы архитектурной летописи / С. Сергачёв // Архитектура и строительство. – 2021. – № 6. – С. 6–12.

## АНСАМБЛИ ПРОМЫШЛЕННОЙ ЗАСТРОЙКИ В БЕЛОРУССКИХ ПРОМЫШЛЕННЫХ УЗЛАХ

**А. В. Шиковец**

---

*Белорусский национальный технический  
Минск, Беларусь  
E-mail: 6076354@iut.by*

*Первые отечественные промышленные узлы – Брестский Восточный и Витебский Восточный начали формироваться шестьдесят лет назад – начиная с 1961 года. Последующая практика формирования проммузлов в БССР показала эффективность этих территориальных образований, которые стали флагманами советской промышленности. В публикации проанализирована трансформация данных промышленных узлов от советского периода до настоящего времени.*

*Ключевые слова: промышленный узел, промышленный район, промышленная архитектура, градостроительство, трансформация промышленных территорий.*

В конце XX века на смену эпохе индустриального развития с крупными промышленными образованиями и территориями, увеличивающимися по объемам и количеству здания-

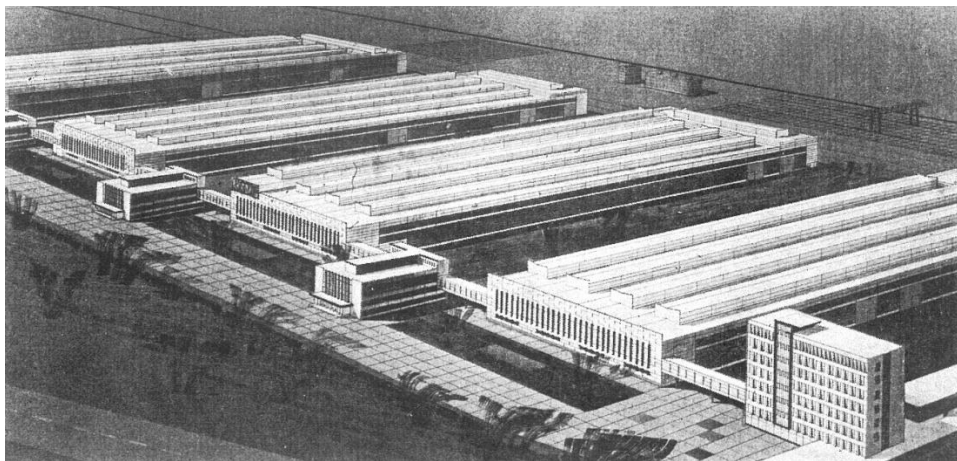
ми и сооружениями, пришла эпоха высоких технологий и минимизации производства. Сегодня возникают новые пространственные типы промышленных образований и механизмы управления ими, развиваются новые формы собственности, трансформируются и ликвидируются существующие промышленные территории. Новые реалии затрагивают и существующие промышленные узлы Беларуси как наиболее распространенные территориальные единицы промышленной архитектуры республики – становится актуальной их перспективная трансформация.

Проектирование первых отечественных промышленных узлов – Витебского Восточного и Брестского Восточного – началось в 1961–1963 гг. в отечественных институтах «Белпромпроект» и «Белгоспроект». Начиная с 1963 г. началось широкомасштабное проектирование промузлов по всей республике. Всего же, чуть более чем за 25 лет (1961–1987 гг.), было запроектировано 55 схем генеральных планов промузлов, из которых в дальнейшем было реализовано 52.

Хронологически процесс формирования промышленных узлов в БССР можно разбить на два этапа, которые по времени совпадают с общесоюзными периодами строительства, однако имеют некоторые качественные отличия. I этап проектирования и строительства (1962–1971 гг.) характеризовался включением в состав генерального плана промузла как проектируемых, так и существующих или реконструируемых предприятий. Всего на I этапе было запроектировано 33 узла [3, с. 84; 4, с. 184]. На II этапе (1972–1987 гг.) велась разработка узлов, формируемых из проектируемых и незначительного количества уже строящихся предприятий, основное внимание уделялось разработке схем упорядочения застройки [5, с. 96; 6, с. 120]. Общее число запроектированных промузлов на II этапе – 22 [5, с. 75–78].

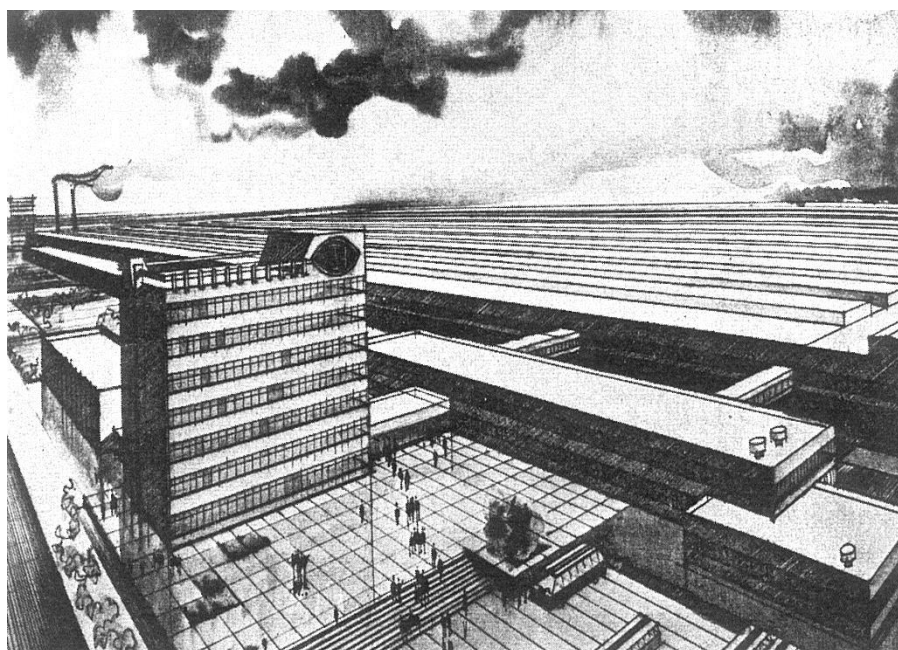
Несмотря на то, что общий вектор внедрения промышленных узлов совпадал с общесоюзным, отечественный опыт имел свои характерные особенности. Они были обусловлены хронологией, подходами, организацией и контролем процесса проектирования и строительства, документальным сопровождением, участием проектных организаций и ролью автора в создании проекта. К этим особенностям относятся: формирование промузлов в малых городах и поселках городского типа (21 узел); «спутниковое» размещение для филиалов промышленных предприятий г. Минска (13 узлов); неравномерность размещения для ускоренного развития западных областей (21 узел); намеренная формализация при проектировании, обеспечившая создание перспективных планировочных схем (15 узлов) [8].

Пятой и одной из самых ярких особенностей белорусской практики проектирования и строительства промышленных узлов стала идеологическая составляющая архитектурно-композиционной организации застройки промузла, проявившаяся в формировании ансамблей промышленной застройки в городах республики. Несмотря на то, что в рамках общесоюзной практики создания промузлов значимость создания архитектурного облика важных городских улиц декларировалась, в основном данная тенденция получила свое развитие именно в БССР (ввиду компактности самих узлов и их отраслевой направленности). Также этому способствовало пограничное положение республики и проходящие по ее территории международные транзитные коридоры (Москва – Минск – Брест – Варшава). Ряд отечественных промузлов формировал ансамбли промышленной застройки важных городских улиц и въездов в город, автомобильные и железнодорожные магистрали вне города. В схемы всех отечественных промышленных узлов закладывались основы объемно-пространственной композиции, что определяло их эстетическую значимость в архитектурном ансамбле всего города. Расположение ряда отечественных промузлов (Барановичский, Борисовский Южный и Юго-Восточный, Брестские Восточный и Южный, Жодинский (рис. 1), Кобринский, Колодищанский, Смолевичский, Столбцовский, Фанипольский [7]) по линии магистрали Брест – Москва (современные автодороги Р1, Р2, Р19, Р53, М2) способствовало демонстрации растущей индустриальной мощи советского государства. Облик загородных магистралей и городских улиц формировался современной на то время архитектурой крупных промышленных корпусов, благоустроенными предзаводскими площадями и проходными, выразительными объектами общественного центра. Широко применялись монументальные художественные (мозаичные панно на корпусах) и скульптурные композиции советской идеологической тематики.



*Рисунок 1 – Ансамбль застройки Жодинского промышленного узла*

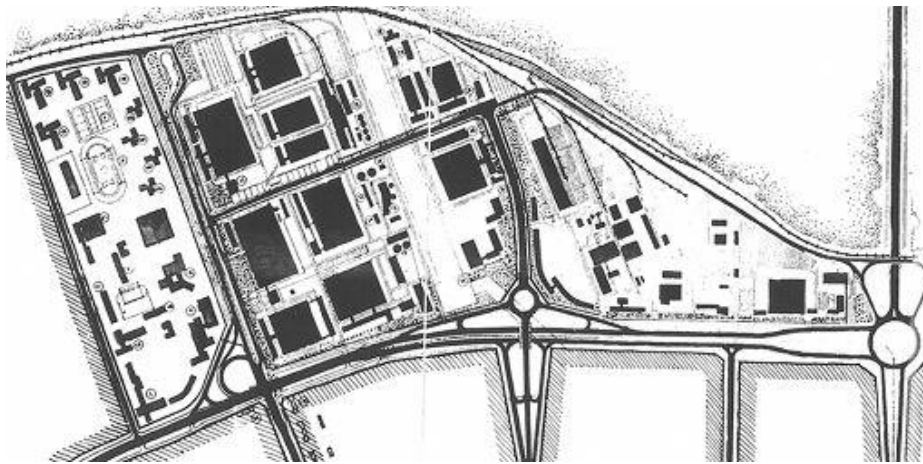
Ансамбли застройки промышленных узлов формировали важные городские магистрали в городах всех типов, начиная с первых лет I этапа (Брестский и Витебский Восточный) и заканчивая последним – Сморгонским, запроектированным в 1987 г. Отдельные промузлы фланкировали важные въезды в город: Бобруйский Северный (рис. 2) – улицу Минское шоссе, въезд в город со стороны Минска (продолжение трассы М – 5); Молодечненские – въезды в город со стороны Минска (Восточный узел) и Вильнюса (Западный), а также важнейшую магистраль – улицу Великий Гостинец. Всего данная особенность была выявлена в 18 промузлах (32 % от всех запроектированных) [8].



*Рисунок 2 – Высотная доминанта в застройке ул. Минское шоссе в Бобруйском Северном промузле*

Наиболее показательными примерами являются – Витебский и Брестский Восточные промузлы, являющиеся первенцами белорусской практики возведения таких территориальных образований.

Витебский Восточный промузел был запроектирован в 1961–1964 гг. коллективом института «Белпромпроект». Девять предприятий (строящиеся и ряд проектируемых) размещались на территории в 170 га, в состав узла входили также и автотранспортные предприятия [1, с. 58; 7]. Они размещались на одной площадке, разделенной ЛЭП на две панели (рис. 3).



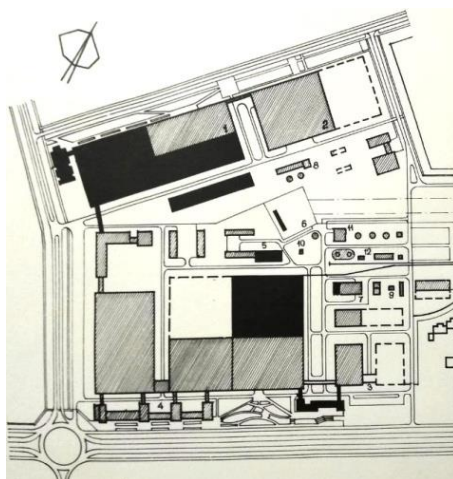
**Рисунок 3 – Схема генерального плана Витебского Восточного промузла**

Сложность проектирования заключалась в том, чтобы без остановки начатого строительства и в сжатые сроки разработать скорректированную схему генерального плана, добиться максимально возможного улучшения технико-экономических показателей и архитектурного единства композиции застройки. Главной особенностью узла явилась органичная интеграция комплекса промышленных предприятий в существующую городскую застройку. Крупные объемы производственных, административных и бытовых корпусов радиотехнического завода и завода технологического оборудования сформировали проспект Фрунзе – одну из главных магистралей Витебска (рис. 4). Главным композиционным ядром планировалось сделать общественный центр, располагая его вблизи наиболее многочисленных предприятий на противоположной стороне магистрали – там были построены лаборатории отраслевых НИИ и вычислительный центр, общежития, поликлиника, дворец культуры, дворец спорта, здания профтехучилища, высотные здания высших учебных заведений. В 1971 г. за успешную разработку проекта Витебского Восточного узла коллектив института «Белпромпроект» (Жур В. М., Фридман И. С., Хаскин А. С., Лившиц Л. М., Некрашевич И. И.) был награжден премией Совета Министров СССР.



**Рисунок 4 – Застройка проспекта Фрунзе в Витебском Восточном промузла**

Брестский Восточный промузел был запроектирован коллективом вышеупомянутого проектного института в 1962–1963 гг. Семь предприятий размещалось на территории в 72 га. Проектный замысел данного узла иллюстрирует сходство с Витебским Восточным узлом в сложности решения планировочных задач – в его составе также присутствует большое число существующих объектов. Существующими или строящимися предприятиями были заводы «Электростанок» и электроизмерительных приборов, ковровый комбинат, авторемонтный завод и автобаза, проектируемыми – чулочная фабрика и завод счетных машин. Предприятия размещались на одной площадке (рис. 5).



**Рисунок 5 – Схема генерального плана Брестского Восточного промузла**

Аналогично с Витебским Восточным узлом особое внимание при проектировании уделялось архитектурно-планировочному решению и в особенности его южной части, формирующей застройку улицы Московской (рис. 6). Трехэтажные бытовые корпуса завода «Электростанок», оторванные от производственного корпуса, и лабораторно-административно-бытовые здания электромеханического завода вышли на эту улицу, являющуюся началом магистрали Брест – Минск – Москва. Такое решение было продиктовано необходимостью создания акцентов по длинному корпусу основного производства (470 м), вытянутому вдоль магистрали. Отличием от Витебского узла являлось то, что многофункциональный общественный центр отсутствовал, возле предприятий проектировались только некоторые отдельные объекты обслуживания и благоустроенные предзаводские площади. В итоге мероприятия, проведенные при разработке проекта Брестского Восточного узла, позволили в значительной степени качественно улучшить его архитектурный облик, а также все технико-экономические показатели по генеральному плану и промышленным предприятиям [1; 2; 7].



**Рисунок 6 – Ансамбль промышленной застройки Московского проспекта в г. Бресте**

Отдельно необходимо отметить, что наиболее значимой составляющей в ансамбле Брестского Восточного промышленного узла являлся монументальный мозаичный триптих «Земля» (рис. 7), созданный на торцах фасадов Брестского электромеханического завода в 1985–1989 гг. (авторы В. Кривоболоцкий и Ю. Богушевич). Триптих выполнялся в сложной технике византийской мозаики, тематика первого полотна посвящена героям Великой Отечественной войны, второго – миру и труду, третьего – науке и культуре. Завершенное масштабное панно вышло на главную магистраль города и стало своеобразной визитной карточкой, символом нового, индустриального Бреста.



**Рисунок 7 – Фрагмент триптиха «Земля» на фасаде промышленного корпуса**

Особенности практики проектирования и строительства отечественных промышленных узлов обусловили их последующее существование и в конечном итоге – сегодняшнее состояние. Проведенные исследования показали, что сегодня все они испытывают определенные проблемы. Так, в 82 % узлов обнаружены отклонения при реализации проектного замысла – остаются незастроенными отдельные панели и кварталы, конфигурация и архитектура не соответствуют проектному замыслу полностью или частично. В 78 % узлов выявлено бессистемное и бесконтрольное проникновение вновь введенных объектов непромышленных функций, что приводит к разрушению сложившихся ансамблей промышленной застройки и нарушению пешеходных связей, планировочные границы промучезлов при этом размываются. Выявлена неосвоенность территорий в 80 % узлов. В 70 % узлов обнаружено неиспользование материальных фондов вследствие их физического износа, в 86 % – ограничение территориального развития промучезлов селитебной застройкой.

Сегодня в Витебском Восточном промучезле около 18 % площади занято объектами общественной функции (как вновь построенными, так и на базе существующих зданий), их периметральное расположение не способствует использованию пустующих корпусов и территорий внутри узла, сложившийся ансамбль промышленной застройки вдоль магистралей трансформируется включением в его состав объектов с нехарактерными цветовыми и фасадными решениями, стилистически диссонирующими с архитектурой соседних корпусов (рис. 8). По улице Терешковой в бывших производственных корпусах располагаются торговый центр и строительный магазин. Вдоль проспекта Фрунзе, в производственных и административно-бытовых корпусах заводов «Эвистор» и «Визас» располагаются отдельные торговые объекты, филиал банка, объекты бытового и медицинского обслуживания. На перекрестке улицы Терешковой и Московского проспекта в бывшем корпусе основного производства располагаются торговые объекты, медицинский центр и финансовое учреждение. На незастроенных территориях располагаются строительный рынок и рынок автозапчастей, объекты общественного питания. Необходимо отметить, что застройку первой панели (вдоль проспекта Фрунзе) Витебского Восточного узла качественно отличает сохранившийся ансамбль аутентичной промышленной застройки. Вторая панель, строившаяся позднее второй очереди (в нач. 1980-х гг.), не имеет явной архитектурной ценности в силу разнохарактерности отдельных объемов, формирующих улицу Терешковой.



**Рисунок 8 – Объекты непромышленной функции вдоль Московского проспекта**

В Брестском Восточном промузле степень проникновения общественной функции составляет 21 %: на улице Московской в одном из административно-лабораторных корпусов электромеханического завода располагается филиал «Беларусбанка» (рис. 9), в других – казино «Метелица» и большое количество торговых объектов (магазины «Пятый элемент», «Керамин», «Ами Мебель» и др.). На резервных территориях возведен бизнес-центр «Брест Деловой», комплекс ТЦ «Корона». По улице Пионерской в одном из корпусов этого же завода располагается медицинский центр «ЛЮДЭ». Ансамбль уникальной промышленной застройки вдоль Московского проспекта нарушается разнохарактерным фасадным решением, обилием рекламы.



*Рисунок 9 – Филиал «Беларусбанка» в бывшем административно-лабораторном корпусе электромеханического завода*

Несмотря на имеющиеся проблемы у Брестского Восточного и Витебского Восточного промузлов пока еще остаются высокая степень аутентичности проектного замысла – сформированы характерные ансамбли промышленной застройки важных городских магистралей, сохранились фрагменты оригинальной промышленной застройки социалистической архитектуры 1960-х – начала 1970-х гг. При проведении реорганизационных мероприятий важным является сохранение общего проектного пространственного замысла и индустриального облика застройки важных городских магистралей. В свою очередь это позволит сохранить для потомков промышленные узлы или знаковые фрагменты их застройки как важное наследие архитектуры советского периода Беларуси. Наибольшее внимание при этом следует сконцентрировать на сохранении фрагментов ансамблей промышленной застройки вдоль улицы Московской в Брестском Восточном узле и вдоль улицы Фрунзе в Витебском Восточном.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Бовт, И. И. Архитектура промышленных предприятий, их комплексов, зданий и сооружений / И. И. Бовт // БГАНТД. – Ф. 249. – Оп. 1. – Д. 58.
2. Морозова, Е. Б. Промышленный узел – белорусское know-how 1960-х годов / Е. Б. Морозова // Техн. нормирование, стандартизация и сертификация в стр-ве. – 2012. – № 1, ч. 1. – С. 93–95.
3. НАРБ. – Ф. 903. – Оп. 2. Д. – 635. Подлинник.
4. НАРБ. – Ф. 903. – Оп. 2. Д. – 727. Подлинник.
5. НАРБ. – Ф. 903. – Оп. 2. Д. – 784. Подлинник.
6. НАРБ. – Ф. 903. – Оп. 2. Д. – 1054. Подлинник.
7. Разработка и внедрение в Белорусской и Литовской ССР методов организации, проектирования и строительства промышленных узлов, позволивших за счет их широкого распространения обеспечить рост эффективности капитальных вложений, комплексность застройки городов и повышение уровня организации строительства [Изоматериал] : [демонстратив. материал по БССР]. – Минск : Госстрой БССР, 1981. – 76 л.
8. Шиковец, А. В. Особенности проектирования и строительства отечественных промышленных узлов / А. В. Шиковец // Архитектура : сб. научн. тр. / М-во обр. Респ. Беларусь, Бел. нац. техн. ун-т., Архит. фак-т. ; редкол.: А. С. Сардаров (гл. ред.) [и др.]. – Минск : БНТУ, 2019. – Вып. 12. – С. 194–199.