

Титова Светлана Владимировна, Магсумов Тимур Альбертович

**НОВОЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО ЗРЕЛОГО СОЦИАЛИЗМА: ФОРМИРОВАНИЕ ЖИЛОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНОВ В 1973-1993 ГГ.**

В статье анализируются цели, социально-исторические условия, тенденции и проблемы строительства новых городов эпохи застоя на примере г. Набережные Челны. Раскрываются вопросы формирования строительной и транспортной базы, архитектурно-пространственной планировки города, реализации новых научно-технических разработок, внедрения передовых технологий, организации труда и управления, а также очевидные ошибки, диспропорции и проблемы урбанизации.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2011/6-3/43.html

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и
искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2011. № 6 (12): в 3-х ч. Ч. III. С. 176-182. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2011/6-3/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

Таким образом, правительство пыталось создать государственный запас зерна. По сути дела, это один из важных экономических способов регулирования цен на хлебном рынке, к которому прибегают и в современном обществе.

Все перечисленные и некоторые другие меры в совокупности повторяли основные положения «Книги приказов» и должны были «уменьшить риск гражданской борьбы в городе или сельской местности» [6, p. 130].

В заключение можно отметить, что правительство первых Стюартов использовало в основном административные методы в регулировании торговли зерном и хлебопродуктами. Меры экономического характера практически не были задействованы или же их просто невозможно было осуществить, о чем свидетельствует попытка организации хлебохранилищ.

Список литературы

1. **A History of Somersetshire** // The Victoria History of the Counties of England / ed. W. Page. L., 1900-1970. Vol. II.
2. **Acts of Privy Council of England (1547-1628)** / ed. I. R. L. Dasent. 1890-1950. Vol. 1629.
3. **Agricultural Markets and Trade (1500-1750)** // Thirsk J. Chapters from the Agrarian History of England and Wales (1500-1750). Cambridge, 1967. Vol. IV.
4. **Calendar of State Papers. Domestic series.** L., 1856-1870. Vol. 1547-1640.
5. **Calendar of the Assize Records. Sussex.** L., 1975. Vol. II / ed. J. S. Cockburn.
6. **Stuart Royal Proclamations.** Oxford: The Clarendon Press, 1973. Vol. I / ed. J. F. Larkin, P. L. Hughes.
7. **The Agrarian History of England and Wales (1500-1750)** / ed. by J. Thirsk. Cambridge, 1967. Vol. IV.
8. **The Victoria History of the Counties of England. Somerset.** 1911. Vol. II.

FOOD POLICY OF THE ENGLISH GOVERNMENT IN THE FIRST HALF OF THE XVIITH CENTURY

Evgeniya Aleksandrovna Teterina, Ph. D. in History
Anna Yur'evna Piterova, Ph. D. in History
*Department of Communication Management
Penza State University
yuganovs@mail.ru; evgenia_t@bk.ru*

The authors consider the food policy of England central and local authorities under the reign of the first Stewarts concerning the organization and control over selling grain and bread products at local markets and pay special attention to population provision with food, to the conditions of bread sellers licensing, to food prices and to the organization of granaries and provision stores.

Key words and phrases: grain; bread; market; granary; speculation.

УДК 94(470)

В статье анализируются цели, социально-исторические условия, тенденции и проблемы строительства новых городов эпохи застоя на примере г. Набережные Челны. Раскрываются вопросы формирования строительной и транспортной базы, архитектурно-пространственной планировки города, реализации новых научно-технических разработок, внедрения передовых технологий, организации труда и управления, а также очевидные ошибки, диспропорции и проблемы урбанизации.

Ключевые слова и фразы: Набережные Челны; КамАЗ; инфраструктура; жилищное строительство; молодые города; всесоюзная стройка.

Светлана Владимировна Титова, к. пед. н.

Кафедра менеджмента

Набережночелнинский институт экономики, управления и права (филиал) в г. Казани

nabonid1@yandex.ru

Тимур Альбертович Магсумов, к.и.н.

Кафедра истории и социально-экономических дисциплин

Набережночелнинский государственный педагогический институт

nabonid1@yandex.ru

НОВОЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО ЗРЕЛОГО СОЦИАЛИЗМА: ФОРМИРОВАНИЕ ЖИЛОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНОВ В 1973-1993 ГГ. ©

Актуальной задачей общественных наук является изучение и теоретическое обобщение опыта реализации крупномасштабных градостроительных программ, управления процессами урбанизации, формирования

городов для планомерного решения таких проблем, как рациональное размещение и эффективное развитие производительных сил страны, стирание существенных социальных различий между регионами и т.д.

В СССР получило широкий размах новое градостроительство. С 1917 по 1980 г. в нашей стране возникло 1 174 новых города, из них около 200 за 1970-1980 гг. Почти половина из них заложена на незаселенных местах. На новое градостроительство направлялась значительная часть национального дохода страны, с ним была связана жизнь десятков миллионов советских людей.

Камский территориально-промышленный комплекс стал единственным в послесталинском периоде истории СССР индустриальным конгломератом, разворачивавшемся в европейской части страны. Строительство КамАЗа и города должно было стать монументом братского сотрудничества народов страны в строительстве материально-технической базы коммунизма. Возникающие «в чистом поле» индустриальные комплексы и большой город, как нельзя лучше соответствующие коммунистическому лозунгу «Мы наш, мы новый мир построим», были призваны показать всему миру, что Советский Союз может позволить себе гипермасштабный размах в развитии экономики.

Строительство и функционирование крупнейшего автомобильного завода напрямую зависели от создания соответствующей производственной и социальной инфраструктуры. Эти отрасли требовали серьезных капиталовложений, поэтому государство с самого начала строительства КамАЗа взяло на себя создание в г. Набережные Челны мощного комплекса инфраструктуры.

Уже в первом документе, давшем толчок коренным изменениям в истории Челнов, – Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве комплекса заводов по производству дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъемности» от 19 июня 1969 г. соответствующим органам власти давались поручения разработать мероприятия, обеспечивающие строительство и ввод в действие в установленные сроки заводов комплексно с жилыми домами и объектами коммунального хозяйства и культурно-бытового назначения [4, с. 18].

Создание инфраструктуры Набережных Челнов условно можно разделить на несколько этапов. Первый этап охватывает 1970 г. – начало 90-х годов прошлого столетия. Он включает в себя интенсивное строительство автогиганта – пуск I очереди КамАЗа в 1976 г., пуск II очереди в 1981 г., создание базы социальной инфраструктуры современного города. Именно в данный период роль автогиганта в развитии инфраструктуры города неизмеримо велика, т.к. практически вся социальная сфера строилась по титулу КамАЗа.

Развертывание стройки проходило в сложных условиях. К началу строительства КамАЗа в городе, в связи с возведением Нижнекамской ГЭС, уже существовали отдельные предприятия стройиндустрии, но строительство автогиганта требовало новых подходов и новых вложений. Пришлось значительно расширять базу стройиндустрии, заново создавать промышленную базу, предприятия по производству металлоконструкций, бетона и др. В начале 1970 г. в Набережных Челнах были развернуты работы по реконструкции существующих мощностей и созданию новой базы стройиндустрии.

Так, завод крупнопанельного домостроения, позднее Домостроительный комбинат, третий в стране, один из самых современных в технологическом отношении, первая очередь которого была введена в 1972 г., вторая – в 1976 г., был нацелен на выпуск 120 тыс. кв. м жилья в год [20]. За время своей деятельности он освоил свыше 50 разновидностей блок-секций жилых 12- и 16-этажных домов более 100 модификаций [22, с. 74]. Все основные процессы на домостроительном комбинате были механизированы, а некоторые и автоматизированы.

Завод ячеистых бетонов – многопрофильное предприятие по выпуску строительных материалов и конструкций – в 1972 г. приступил к изготовлению изделий и конструкций домов новой улучшенной серии и в 1987 г. достиг максимальных объемов выпуска сборного железобетона (210 тыс. кубометров) [Там же, с. 112].

В связи со строительством КамАЗа в городе в 1970 г. на базе строительного-монтажной организации для выполнения специальных работ «Гидроспецстрой» было создано Камское управление этой организации. Оно выполняло работы по устройству свайных фундаментов не только на промышленных объектах, но и на объектах жилья и соцкультбыта. Первая свая была забита в фундамент домов 8/1 поселка ГЭС в 1969 г., 2/01 – в новой части города в феврале 1971 г. [Там же, с. 75].

Управление «Татэлектромонтаж», созданное в 1971 г., выполняло комплекс электромонтажных работ не только на строительстве КамАЗа, но и на объектах жилищного и социально-культурного назначения в городе. Первыми введенными объектами в 1971-1972 гг. стали жилые дома в 8-м комплексе пос. ГЭС, специалисты управления участвовали в строительстве жилых домов, детских садов, больниц и других объектов [18, с. 141].

Челныгорстрой, созданный в 1973 г. как домостроительный комбинат, ввел в городе за период до 2005 г. 5 672,4 тыс. кв. метров жилья или 70% жилого фонда [22, с. 390]. В этот период в городе введены в эксплуатацию завод крупнопанельного домостроения (КПД), завод ЖСБИ и конструкций, завод силикатного кирпича и др.

В 1964 г. была создана строительная организация «Камгэсэнергострой», в состав которой вошел завод ячеистого бетона (ЗЯБ) на базе четырех СМУ по строительству энергетических объектов на территории ТАССР [8, с. 30]. Позднее объединение «Камгэсэнергострой» стало представлять собой строительную индустрию в законченном виде: единый производственный поток от изготовления железобетонных панелей и блоков до монтажа зданий и их отделки [7, с. 512]. В разгар строительных работ (в 1973 г.) в Набережных Челнах был создан трест промышленных предприятий (ТПП). Трест объединял более десятка предприятий стройиндустрии. Это был настоящий «концерн», обеспечивающий огромную строительную площадку стройматериалами и конструкциями. Кроме раствора и бетона, кирпича и керамзита, металлических, железобетонных и деревянных

конструкций, на заводах ТПП было освоено производство облицовочной плитки «Челнинка», мозаичной и тротуарной плитки, плит из шлифованного и полированного мрамора и гранита и многое другое.

Эти и другие предприятия стройиндустрии были развернуты под масштабную стройку и обеспечили возведение КамАЗа и города. Таким образом, строительство КамАЗа обусловило развитие базы строительной индустрии, которая обеспечила формирование компактного города.

Строительство КамАЗа и одновременное освоение объектов соцкультбыта требовало огромных энергетических затрат. Ряд предприятий энергетики в момент стройки являлся структурными подразделениями УС «Камгэсэнергострой». Предприятие тепловых сетей УС «Камгэсэнергострой» обеспечивало на первом этапе строительства КамАЗа город тепловыми, водопроводными и канализационными сетями.

Предприятие «Горэлектросеть» обслуживало, например, весь коммунальный сектор юго-западного района, включая станцию Круглое поле и пос. Орловка. Обеспечение города электричеством, теплом, водой и др. выполнял в течение многих лет ряд структурных подразделений КамАЗа. Созданное в 1970 г. Управление главного энергетика КамАЗа (далее УГЭ) обеспечивало техническое обслуживание и ремонт электрических и тепловых сетей, газопроводов для строящегося нового города. В 1975 г. из УГЭ было выделено управление по эксплуатации коммуникаций города [22, с. 415].

Строительство КамАЗа решило вопрос создания в городе системы сетей обеспечения электричеством, теплоснабжением, водоотведением. Газоснабжение комплекса заводов, промкомзоны и города обеспечивалось от магистрального газопровода Миннибаево-Ижевск из расчета 500 млн кубометров в год через главный и 24 газораспределительных пункта [Там же, с. 31].

Особая роль в развитии инфраструктуры города принадлежит теплоэлектроцентрали (ТЭЦ КамАЗа). Первый водогрейный котел был растоплен в ноябре 1971 г., первая очередь строительства ТЭЦ была завершена в 1979 г., подана вода в теплосеть домов нового города.

Водоснабжение обеспечивал водозабор в 16 км от промузла в районе поселка Белоус. Источником хозяйственно-питьевого и производственного водоснабжения является река Кама. Площадка районных очистных сооружений расположена в пойме р. Кама на расстоянии 3,5 км от створа Нижнекамской ГЭС [Там же, с. 129].

Уже сам выбор города для строительства КамАЗа предполагал благоприятное транспортное расположение пересечения автомобильных и речных магистралей республиканского и общероссийского значения, авиалиний и железных дорог.

Железнодорожными воротами в период строительства КамАЗа стала станция Круглое поле. За два года (1974-1976 гг.) были построены новые пути и служебно-технические здания, высоковольтные линии электропередач и транспортные подстанции [6, с. 23]. В 1978 г. началось железнодорожное сообщение со станции Набережные Челны через Бугульму. В 1982 г. открыт мостовой переход через плотину Нижнекамской ГЭС. В 1984-1994 гг. введен в эксплуатацию объединенный автомобильно-железнодорожный вокзал.

Особое внимание в ходе возведения завода уделялось строительству «Первой автодороги», которая шла к заводам КамАЗа в обход города. Уже осенью 1969 г. началась отсыпка земляного полотна, а в апреле 1970 г. – укладка бетона. Одновременно на первоочередных объектах КамАЗа шло сооружение внутризаводских магистралей [18, с. 48].

Важную роль в транспортном обеспечении города в период строительства и в последующие годы сыграли два речных грузовых порта. Порт «Набережные Челны» площадью 11,4 га с грузовой зоной 5,2 га способен перерабатывать 3,6 тыс. т. грузов в сутки. Самый крупный по проекту в Волжско-Камском бассейне порт КамАЗа площадью 37,7 га с грузовым причалом 1 116 м. введен в эксплуатацию в неполном объеме ввиду незаполнения Нижнекамского водохранилища до проектной отметки [22, с. 332].

Воздушная связь новостройки со столицей республики осуществлялась на первых порах через «полевой» аэропорт, который располагался на окраине поселка ЗЯБ. Московские визитеры вначале «высаживались» в Казани, а затем уже по местной авиалинии добирались до Набережных Челнов. Аэропорт «Бегишево» тоже стал строительным объектом № 1: слишком важна была прямая и быстрая связь страны со стройплощадкой КамАЗа. При долевом участии автозавода была создана взлетно-посадочная полоса для приема самолетов [Там же, с. 27].

Особое место в жизни города занимает трамвай. Строительству городского трамвая в Набережных Челнах предшествовала серьезная дискуссия. Руководство КамАЗа было против «засорения» городских проспектов трамвайными линиями и настаивало на развитии автобусных связей и в перспективе - троллейбусных. Но огромный пассажиропоток, который рос не по дням, а по часам, и, прежде всего, между промплощадкой и городскими комплексами, заставил искать решение транспортной проблемы. Альтернативы трамваю не было. 8 октября 1973 г. в Челнах прошел первый вагон скоростного трамвая. Он связал старый город с «первенцем» КамАЗа – ремонтно-инструментальным заводом. Интенсивное освоение трамвая, включая и жилую застройку нового города, шло до 1990 г.

Начиная с первых дней строительства КамАЗа, возведение автозавода и города шло одновременно. По ценам 1970 г. оно обошлось СССР в 10 млрд долларов. Стоимость Набережных Челнов, включая всю недвижимость и все производство, составляет по ценам 2003 г. 375 млрд руб. [6, с. 3].

Следует отметить, что рекордные сроки строительства города были насущной необходимостью, в связи с такими же рекордными темпами роста населения. До строительства КамАЗа, в 1969 г., в Набережных Челнах проживало 37,9 тыс. человек [15, с. 7]. Сто тысяч жителей в городе зафиксировано в 1973 г., т.е. потребовалось 347 лет с момента основания города, чтобы достичь этого рубежа. 200-тысячный житель зафиксирован в 1976 г., 300-тысячный – в 1979 г., 400-тысячный в 1983 г. [14, с. 9]. Таким образом, если первая

сотня тысяч жителей «набралась» почти за 350 лет, то вторая и все последующие прибавлялись за 3-5 лет. 29 мая 1988 г. город достиг численности 500 тысяч, заняв 33-ю строчку в иерархии городов РСФСР, в целом по стране тогда только 56 городов имели население больше.

Естественно, интенсивный рост населения и решение глобальных задач строительства автогиганта требовали создания соответствующей социальной инфраструктуры. Прежде всего, это формирование благоприятной среды проживания, реализация градостроительной политики.

Мероприятия по проектированию заводов КамАЗа и города Набережные Челны были определены постановлением Совета Министров СССР № 796 от 7 октября 1969 г. Для их реализации привлечены десятки институтов и организаций различных министерств и ведомств: Госгражданстрой СССР, проектные организации Минздрава СССР, Минэнерго СССР, Госстроя СССР, Госстроя РСФСР, министерств и ведомств РСФСР. Функции генеральной проектной организации по строительству города были возложены на ЦНИИЭП Жилища «Госгражданстрой» СССР (директор Б. Р. Рубаненко), их проект и был утвержден Совмином в 1973 г. [13, с. 31].

Генеральный план города учитывал то обстоятельство, что создающийся на северо-востоке Татарстана территориально-производственный комплекс автомобилестроения затрагивал интересы близко расположенных городов. Это вызывало необходимость определить мероприятия для проведения целенаправленной градостроительной политики в целом по Закамскому региону. Группой авторов: Б. Р. Рубаненко, Р. Е. Патеевым, Н. Б. Леонтиным и др. – была предложена концепция градостроительного проекта, предусматривающего развитие г. Набережные Челны как центра городской агломерации на Нижней Каме. Планировочная структура была рассчитана на создание свободной, гибкой схемы для развития группы городов: Нижнекамска, Менделеевска, Мензелинска, Мамадыша, Заинска, Елабуги – с населением к 2000 г. в 1 млн, а на более отдаленную перспективу – в 1,5 млн человек [2, с. 13].

Генеральный план определил развитие, использование территории, планировку, застройку и благоустройство города на 25-30 лет с детальной разработкой строительства на 1971-1975 гг. Особое внимание было обращено на размещение района первой очереди строительства [4, с. 11].

Перед архитекторами стояла сложная задача: в условиях острейшего цейтнота им предстояло предопределить развитие современного города, сделать его удобным для жизни, красивым и, самое главное, предложить такой вариант, чтобы город мог вырасти быстро, и на каждом этапе этого бурного роста он чувствовал бы себя городом, а не громадной стройплощадкой.

Основная часть строящегося города состояла из двух районов: юго-западного, включающего существовавшую на тот момент часть, прилегающие к нему поселки Гидростроителей, завода ячеистых бетонов, д. Орловка и Сидоровка, и северо-восточного, расположенного на свободных от застройки пахотных землях полосой 4 км между автозаводским промузлом и промышленно-коммунальной зоной с одной стороны, и водохранилищем Нижнекамского гидроузла с другой. Промышленная и селитебная территория отделены друг от друга санитарно-защитной зоной.

Основной структурной единицей города является жилой микрорайон с населением 25-30 тыс. человек, каждый с полным комплексом всех видов повседневного обслуживания [Там же, с. 12].

В начале первого периода для новорожденной строительной базы, для новичков-строителей наладить точное сооружение «пятиэтажек» было весьма нелегкой задачей. Однако чтобы эти простые здания потом не портили вид и вписались бы в общий облик, архитекторам надо было разнообразить их отделкой, совместить с контурами будущих высотных строений, продумать расположение транспортных магистралей и скверов.

В результате экономического и градостроительного анализа было установлено такое соотношение домов по этажности: 5-этажные дома – 50%, 9-этажные дома и выше – 50% [Там же, с. 11].

Планировка города продумана так, чтобы путь рабочего до завода занимал не более получаса. Сфера услуг и различных необходимых горожанину учреждений расположена по трем зонам. Первая – все, что необходимо ежедневно: продуктовые магазины, столовые, дошкольные и школьные учреждения. Они располагаются в каждом квартале, буквально под рукой. Вторая зона – немного дальше: различные ремонтные предприятия, промтоварные магазины, поликлиники, кинотеатры, рестораны и т.п., т.е. те учреждения, о которых житель вспоминает периодически. Наконец, третья – административная зона находится в пределах максимум 40 минут пути, там же – продажа товаров долговременного пользования.

Именно с этих позиций шла застройка города. Дальнейшей программой действий явилось Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по обеспечению комплексной застройки города Набережные Челны в 1976-1980 годах». На строительство города было выделено 706 млн рублей [5, с. 33].

За 1970-1992 гг. по титульному списку КамАЗа (генподрядчик – ПО «Камгэсэнергострой») в г. Набережные Челны, Заинск и Ставрополь сдано в эксплуатацию более 6 774,1 тыс. кв. м. кирпичных и крупнопанельных жилых домов или 135,5 тыс. квартир; 53 школы на 70,2 тыс. учащихся; 123 детсада на 36,5 тыс. детей; предприятий торговли на 43,3 тыс. кв. м. торговой площади; больницы на 2,2 тыс. коек [9, с. 33].

При разработке проекта застройки был учтен опыт проектирования г. Тольятти как в части оптимальных размеров строительных кварталов (максимальный размер достигает 70 га при средней плотности жилой застройки 4 200 м³ на 1 га жилой территории при средней этажности 7-9), так и в части ширины магистральных улиц. В застройке применены, преимущественно, полносборные крупнопанельные жилые дома, их объем достигает 90%.

Связь промышленных и жилых районов осуществляется системой общегородских магистралей. Система районных магистралей позволяет обеспечить связь между жилыми районами. На наиболее загруженных

магистральных улицах и автомобильных дорогах предусмотрено сооружение транспортных развязок и пешеходных переходов на разных уровнях. Была предусмотрена комплексная застройка жилыми многоэтажными домами в 5-9 этажей и домами повышенной этажности на наиболее важных в градостроительном отношении участках в сочетании с необходимыми объектами культурно-бытового назначения, коммунального хозяйства, благоустройства и озеленения [22, с. 288].

В 1970-90 гг. были созданы разнообразные по своей композиции жилые районы, основанные на единой художественной композиции с учетом градостроительных особенностей и местоположения. Местные архитекторы внесли разнообразие в архитектуру жилых домов 52, 56, 54, 60, 62 комплексов.

Строительство автогиганта порождало много проблем. Необходимо было одновременно создать базу стройиндустрии, «вписать» КамАЗ и воздвигнуть новый город. Первый нормативный документ по будущему автозаводу, Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 1084 от 16 ноября 1967 г. «О строительстве комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей и автопоездов большой грузоподъемности», оценивал стоимость строительства основных заводов, а также базы стройиндустрии, жилья в пределах 1,4-1,8 млрд руб. [1, с. 2].

Сложнейшей задачей было обеспечение жильем десятков тысяч приехавших на стройку людей. Достаточно сказать, что в 1970 г. в Набережные Челны приехало около 24 тыс. человек, в 1971 г., когда КамАЗ объявили Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, – в полтора раза больше. Приехала, в основном молодежь, и как следствие – демографический взрыв – в 1973 г. родилось 5 003 детей, в 1974 г. – 6 741 [3, с. 180].

Конечно, можно было бы начинать жизнь в новом городе, как и во многих городах-новостройках, с палаток, но здесь пошли по другому пути. Первоначально 15 тыс. приехавших строителей разместили у местных жителей в окрестных селах: Суровке, Орловке, Новотроицком и др. Затем решили создавать временные поселки. В Набережные Челны поступили тысячи вагонов из металлических конструкций, обшитых утеплителем и деревом, и вагончиков, полностью деревянных, но уже в комплекте с вмонтированными в них системами теплоснабжения и энергообеспечения. Вагоны завозили на ровные, свободные площадки, ставили друг за другом, образуя улицы. Здесь прокладывали коммуникации, возводили временные подстанции.

Для строителей КамАЗа, территориально приближенных к месту их работы, создали рабочие поселки: Литейный, ТЭЦ, БСИ и др. Одновременно люди стали обустраиваться сами, выросли стихийные поселки внутри будущего города. Всего было построено 28 временных поселков, где проживало 40 тыс. человек. Эти компактные жилые районы с банями, магазинами (в отдельных были и детсады), состоящие из обустроенных вагончиков ПДУ с инженерными сетями, озеленялись, благоустраивались, обрастали цветниками, приусадебными участками. Детей в школы перевозили вахтовыми автобусами. При горисполкоме была создана служба по контролю за паспортным режимом, в поселках работали службы правопорядка, коменданты.

Массовое переселение из временных поселков в благоустроенные дома началось в 1977 г., при этом проводилась рекультивация земли, обустройство территории. В январе 1979 г. за три дня были ликвидированы два больших поселка: Надежда и Комсомольский, в 1984-85 гг. работа по демонтажу временных поселков была завершена [12, с. 12-13].

Безусловно, ликвидация временных поселков была возможна только при условии интенсивного строительства жилья и оптимального его использования. Многие вновь вводимые дома превращали в общежития, так, например, на 1 января 1976 г. было 13 307 мест в общежитиях, на 1 января 1978 г. – 16 147 [6, с. 23]. Это был выход из положения – в 2-3-комнатной квартире можно было поселить или одну семью из 3-5 человек или 6-8 молодых рабочих.

Первые 100 тысяч квадратных метров жилья введены в 1970 г. [18, с. 24].

Большая роль в строительстве города принадлежит московской строительной организации Управлению строительства «Главмосстрой». Участвуя до этого в строительстве подобного города Тольятти, Управление использовало накопленный опыт при возведении города. Новоселье в 9-этажном доме справляли спустя 40 дней после окончания монтажа, а в 12-этажном – сдавались «под ключ» на 70-80 день. За три первые года стройки «Главмосстрой» построил более 300 тыс. кв. м. жилья, в 1974 г. – более 100 тыс., на его счету – 1 млн кв. м. жилья в Набережных Челнах [5, с. 38-40].

Следует отметить, что индивидуальное строительство жилья в городе началось в середине 1970-х годов. В это время из зоны затопления Нижнекамского водохранилища на территории Красных Челнов, Затона, Тарловки и поселка Гидростроителей было снесено более 2-х тыс. индивидуальных домов с предоставлением квартир в многоэтажных домах. Часть домовладельцев предпочла получить земельный участок под застройку нового дома и компенсацию за утраченную собственность. Так, был построен пос. Рябинушка (450 индивидуальных домов), а также частично дома в пос. Сидоровке.

Благодаря гигантским размахам домостроения, за очень короткий срок на месте деревень и маленьких поселков возникла массивная городская агломерация. Тысячи камазовцев переселялись из вагончиков и близлежащих сел в благоустроенные дома. Однако многие из них получили жилье в общежитиях квартирного типа, переехав туда, как предполагалось, временно. К началу 1990-х гг. обеспеченность жильем в Челнах в расчете на одного человека была самой низкой по республике, составил 8,7 кв. метра жилой площади [16, с. 106].

В таких условиях решение жилищной проблемы горожане брали за частую в свои руки. К этому располагал и кризис директивной экономики, все больше и больше проявлявшийся в незначительном хозяйствовании. Типичной картиной строительных площадок являлись груды битого кирпича, железобетона, гнутый металл различного профиля. В подобных условиях растаскивание строительных материалов населением для

использования в личных целях имело почти неприкрытый характер. Ощутимые размеры приобрело возведение домов из бесхозных материалов и в Набережных Челнах. Об этом откровенно писал известный советский журналист Леонид Жуховицкий в очерке о КамАЗе: «Половину строительных материалов, пошедших на домик, Федя собрал на свалках – плохо. Еще хуже, что материалы эти, годные в дело, оказались на свалке. Зато они не сгорели и не сгнили, а пошли на пол, стены и крышу человеческого жилья – хорошо!» [11, с. 19-20]. Известный татарстанский журналист Рафаэль Мустафин, осмысливая реалии индустриальных преобразований Закамья, писал: «Мне вспоминается и разговор с работниками Челнинского отделения милиции. Они рассказали, что не успели подняться объекты первой очереди Камского автозавода, а по окружающим деревням и поселкам появились дома из материалов, подозрительно напоминающих те, что завезли на стройку. Да и что тут удивляться, если доски, шифер, полотно под дождем и снегом. По ним ездили, за таптывали в грязь. Один из жителей Челнов натаскал во двор своего дома доски, гвозди, пенобетон, достаточные для постройки двухэтажного дома. Задержали его, когда он пытался затащить в ворота “бесхозную” бетономешалку» [17, с. 69-70].

Домостроение в городе достигло высокого уровня развития, здесь широко использовалось возведение зданий по оригинальным проектам с применением прогрессивных организационных идей. В городе активно велась работа по совершенствованию конструкции и технологии изготовления сборных изделий жилых домов, были внесены существенные усовершенствования в конструкции балконов, наружной облицовки зданий. Конечно, в ряде случаев, особенно в первые годы строительства, не удалось избежать некоторого однообразия в облике города, что объясняется быстрыми темпами строительства и недостаточно широким ассортиментом отделочных материалов.

Имелась и еще более важная проблема, причиной которой являлись недостатки и упущения в работе генерального подрядчика строительства – производственного объединения «Камгэсэнергострой». Главные из них следующие: низкие темпы роста производительности труда, недостатки в использовании трудовых ресурсов, факты бесхозяйственности в расходовании строительных материалов, металла, железобетона. Недостаточно эффективно использовались строительные механизмы, машины и автотранспорт, производственные мощности строительной индустрии, допускалось много брака и переделок, недостаточно была проведена инженерная подготовка строительства.

В городе отчетливо можно увидеть и еще одну, отличную от других, специфическую особенность Челнов – всеобъемлющий диктат ведомств над органами Советской власти. Так, в городе почти не было так называемого «горисполкомовского» жилья. Квартиры в Челнах – «камазовские», «камгэсовские» или принадлежащие другим ведомствам. То же относится и к объектам соцкультбыта. Исполкому были нужны деньги, свой бюджет. Именно на его создание была направлена такая мера, как ограничение прописки. Так, решением исполкома с 1 июля 1989 г. за каждого привлеченного со стороны специалиста предприятия платят исполкому 11 100 руб. [10, с. 95].

Общая картина роста жилого фонда характеризуется следующими показателями:

Таблица 1.

Динамика жилого фонда г. Набережные Челны в 1970-2009 гг. (данные на начало года)*

Годы	1971	1975	1985	1990	2000	2006	2009
Полезная площадь (тыс. кв. м)	280	1940	6162,1	7551,2	8417	9146,7	9651,7

* Составлено по: [4, с. 13; 19, с. 25].

Как видно из таблицы, большая часть введенного в городе жилья с начала строительства (63,8%) приходится на первый этап – 1970-1990 гг., причем, доля КамАЗа к 1992 г. составляла 82,7% [9, с. 65].

Вплоть до 1993 г. (пожар на заводе двигателей) строительство жилья шло почти равными темпами:

Таблица 2.

Ввод в эксплуатацию жилья в г. Набережные Челны в 1985-1993 гг.*

Годы	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Полезная площадь (тыс. кв. м)	362,8	241,6	270,4	263,6	250,7	263,0	327,9	269,0	1,8

* Составлено по: [15, с. 22].

Вместе с тем необходимо отметить, что наибольшее отставание в развитии социальной инфраструктуры было допущено в сфере культуры и бытового обслуживания. В уже упоминаемом нами постановлении

ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по обеспечению комплексной застройки г. Набережные Челны в 1976-1980-х гг.» открыто признавалось недопустимое отставание в строительстве объектов торговли, здравоохранения и бытового обслуживания. Однако к концу 1980-х гг. в Набережных Челнах ситуация не изменилась. Обеспеченность детскими дошкольными учреждениями составляла 71,3% (в среднем по Татарстану – 81%), школами – 84,3% (по Татарстану – 88%), больницами – 77,5% (по Татарстану – 86%). Не хватало магазинов, поликлиник, предприятий общепита, бань, отделений связи, кинотеатров, пионерских лагерей. В целом, уровень обеспеченности культурно-развлекательными учреждениями в городе составлял 28%, бытового обслуживания – 29% от норматива [21].

Таким образом, подводя итог первого этапа создания инфраструктуры города, следует отметить, что именно в 1970-1992 гг. была заложена основная ее база, определяющая развитие Набережных Челнов на много лет вперед, и что главная роль в этом принадлежит КамАЗу. Создание КамАЗа и города Набережные Челны во многом носило экспериментальный характер. Строительные площадки стали испытательным полигоном для принципиально новых решений в строительстве, огромной лабораторией технологических и организационных инноваций. Камский территориально-промышленный комплекс представлял промышленную провинцию, характеризовавшуюся скудостью и схематизмом городской инфраструктуры. Нерешенность социально-бытовых и социально-культурных проблем в молодых городах оборачивалась серьезными коллизиями.

Список литературы

1. **Альманах городского краеведческого общества «Прикамье».** 1987. № 1. 42 с.
2. **Там же.** № 2. 44 с.
3. **Беляев Р. К.** Камский автогигант. Стройка и люди. Казань: Таткнигоиздат, 1974. 128 с.
4. **Беляев Р. К.** Подвиг на Каме. Казань: Таткнигоиздат, 1975. 184 с.
5. **Богатко С. А.** КамАЗ – звезда первой величины. М.: Стройиздат, 1975. 64 с.
6. **Гилязов Р. Р.** Челнинская новь. Казань: Таткнигоиздат, 1981. 88 с.
7. **Дубровский А. Г.** Наш край: Нижнее Прикамье. Казань: ОАО «ПИК»; Идел-Пресс, 2007. 864 с.
8. **Дубровский А. Г.** Региональная экономика. Набережные Челны, 2003. 120 с.
9. **Дубровский А. Г.** Эпоха КамАЗа (правда об автогиганте) / А. Г. Дубровский, Б. А. Канеев. Набережные Челны: ООО «Набережночелнинская типография», 2005. 70 с.
10. **Ермаков В. В.** Челнинская история: в 2-х кн. Набережные Челны, 1989. Кн. 2. 104 с.
11. **Жуховицкий Л. А.** Костер по четвергам. М.: Советская Россия, 1976. 86 с.
12. **Из истории города Набережные Челны и восточных районов Нижнего Прикамья Республики Татарстан.** Набережные Челны, 2003. Ч. 3. 54 с.
13. **Итоги экономического и социального развития города Набережные Челны за 2007 г.** Набережные Челны, 2008. 34 с.
14. **Краткая характеристика г. Набережные Челны и отраслей городского хозяйства.** Набережные Челны, 1992. 43 с.
15. **Там же.** Набережные Челны, 1993. 43 с.
16. **Мустафин М. Р.** Все о Татарстане: экон.-геогр. справ. / М. Р. Мустафин, Р. Г. Хузеев. Казань: Татар. кн. изд-во, 1992. 173 с.
17. **Мустафин Р. А.** Образ времени: статьи. Казань: Татар. кн. изд-во, 1981. 295 с.
18. **Наша судьба КамАЗ.** Набережные Челны, 2001. 151 с.
19. **О прогнозе социально-экономического развития г. Набережные Челны на 2010 г.** // Челнинские известия. 2010. № 11-13.
20. **Советская Татария.** 1972. 16 августа.
21. **Там же.** 1989. 15 июня.
22. **Энциклопедия города Набережные Челны /** Н. П. Алешков, М. Ш. Бибишев, Г. Ф. Галиуллина и др.; гл. ред. Б. Л. Кузнецов, М. Ш. Бибишев. Казань: Идел-Пресс, 2007. 464 с.

NEW TOWN BUILDING OF MATURE SOCIALISM: THE FORMATION OF THE DWELLING INFRASTRUCTURE OF NABEREZHNYE CHELNY IN 1973-1993

Svetlana Vladimirovna Titova, Ph. D. in Pedagogy

Department of Management

Naberezhnye Chelny Institute of Economics, Management and Law (Branch) in Kazan'

nabonid1@yandex.ru

Timur Al'bertovich Magsumov, Ph. D. in History

Department of History and Social-Economic Disciplines

Naberezhnye Chelny State Pedagogical Institute

nabonid1@yandex.ru

The authors analyze the purposes, social-historical conditions, tendencies and problems of building new towns of stagnation epoch by the example of Naberezhnye Chelny and reveal the questions of the formation of building and transport base, architectural-spatial town planning, new scientific-technical developments realization, advanced technologies introduction, labor and management organization and also evident mistakes, disproportions and urbanization problems.

Key words and phrases: Naberezhnye Chelny; Kama automobile plant; infra-structure; housing construction; new towns; all-union building.