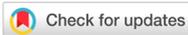




[Научный диалог = Nauchnyi dialog = Nauchnyy dialog, 14(2), 2025]  
[ISSN 2225-756X, eISSN 2227-1295]



**Информация для цитирования:**

*Байкалов Н. С.* Новые города Забайкалья в 1950—1980-е годы : особенности становления и развития / Н. С. Байкалов, Ж. Ж. Цырендашиев // Научный диалог. — 2025. — Т. 14. — № 2. — С. 359—383. — DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-2-359-383.

Baikalov, N. S., Tsyrendashiev, Z. Z. (2025). New Cities of Trans-Baikal in 1950s–1980s: Features of Formation and Development. *Nauchnyi dialog*, 14 (2): 359-383. DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-2-359-383. (In Russ.).



**Перечень рецензируемых изданий ВАК при Минобрнауки РФ**

**Новые города Забайкалья в 1950—1980-е годы: особенности становления и развития**

**Байкалов Николай Сергеевич**  
orcid.org/0000-0002-2511-9003  
доктор исторических наук, доцент,  
заведующий лабораторией  
региональной истории,  
*корреспондирующий автор*  
baikalov@bsu.ru

**Цырендашиев Жамьян Жаргалович**  
orcid.org/0000-0002-3036-0619  
научный сотрудник лаборатории  
региональной истории  
tsyrendashiev\_zhamyan@mail.ru

Бурятский государственный  
университет имени Доржи Банзарова  
(Улан-Удэ, Россия)

**Благодарности:**  
Исследование выполнено за счёт гранта  
Российского научного фонда  
№ 24-28-01656,  
<https://rscf.ru/project/24-28-01656>

**New Cities of Trans-Baikal in 1950s–1980s: Features of Formation and Development**

**Nikolai S. Baikalov**  
orcid.org/0000-0002-2511-9003  
Doctor of History, Associate Professor,  
Head of the Laboratory  
of Regional History  
*corresponding author*  
baikalov@bsu.ru

**Zhamyan Zh. Tsyrendashiev**  
orcid.org/0000-0002-3036-0619  
research scientist,  
Laboratory of Regional History  
tsyrendashiev\_zhamyan@mail.ru

Buryat State University  
named after D. Banzarov  
(Ulan-Ude, Russia)

**Acknowledgments:**  
The study was supported  
by the Russian Science Foundation  
(Project № 24-28-01656),  
<https://rscf.ru/project/24-28-01656>

## ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

**Аннотация:**

Рассматриваются особенности формирования новых городов Забайкалья в 1950—1980-е годы. На основе документальных и повествовательных источников выделены три группы новых городских поселений региона: транспортные, сырьевые и молодые. Рассмотрены основные этапы их возникновения и развития, проанализирована экономическая структура. Авторы утверждают, что основными градообразующими факторами в формировании новых городов Забайкалья являлись промышленность и транспорт. Подчеркивается, что присвоение населенным пунктам городского статуса зависело от стратегической значимости промышленных объектов и перспектив хозяйственного развития. Сделан вывод, что в транспортных городах сформировался смешанный градообразующий сектор, который позволил смягчить кризис перехода к рыночной экономике. Отмечается, что в центрах горнодобывающей промышленности сложилась монопрофильная экономическая структура, ориентированная на удовлетворение ведомственно-отраслевых интересов. Показано, что большинство новых сырьевых городов Забайкалья оказались в состоянии стагнации и кризиса на рубеже 1980—1990-х годов. Выявлено, что исключение составили молодые города, которые в силу более позднего возникновения и особенностей формирования населения сохранили высокий потенциал диверсификации монопрофильной экономики.

**Ключевые слова:**

социалистическая модернизация; промышленное развитие; новые и молодые города; Забайкалье; градообразующий сектор; диверсификация экономики.

## ORIGINAL ARTICLES

**Abstract:**

This article explores the unique characteristics of the formation of new cities in Trans-Baikal during the 1950s to the 1980s. Based on documentary and narrative sources, three distinct groups of new urban settlements in the region are identified: transport, resource-based, and young cities. The main stages of their emergence and development are examined, alongside an analysis of their economic structures. The authors argue that the primary factors driving the formation of new cities in Trans-Baikal were industry and transportation. It is emphasized that the designation of urban status for these settlements depended on the strategic significance of industrial facilities and prospects for economic development. The study concludes that transport cities developed a mixed economic sector, which helped mitigate the crisis during the transition to a market economy. In contrast, mining centers exhibited a mono-profile economic structure focused on meeting sectoral interests. It is demonstrated that most new resource-based cities in Trans-Baikal faced stagnation and crisis at the turn of the 1980s and 1990s. Notably, young cities, due to their later establishment and unique demographic characteristics, retained a high potential for diversifying their mono-profile economies.

**Key words:**

socialist modernization; industrial development; new and young cities; Transbaikalia; urban-forming sector; economic diversification.



УДК 94:316.7(571.54)“195/198”

DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-2-359-383

Научная специальность ВАК

5.6.1. Отечественная история

## **Новые города Забайкалья в 1950—1980-е годы: особенности становления и развития**

© Байкалов Н. С., Цырендашиев Ж. Ж., 2025

### **1. Введение = Introduction**

Новые города, под которыми понимаются поселения, образованные в советский период на свободной (пионерной или слабозаселенной) территории и переведенные из категории поселков сельского и городского типа в разряд городов, формируются в процессе интенсивного хозяйственного освоения сибирского и дальневосточного регионов во второй половине XX века.

В советских программах социально-экономического развития Забайкалье рассматривается как самостоятельный экономический район, занимающий промежуточное положение между Восточной Сибирью и Дальним Востоком. В административном отношении на территории Забайкалья располагались Бурятская АССР (с 1992 года — Республика Бурятия), Читинская область и Агинский Бурятский автономный округ, объединенные в 2008 году в Забайкальский край. В границах Бурятии образовалось три новых города — Гусиноозерск, Закаменск, Северобайкальск. На территории Читинской области возникло шесть таких поселений — Балей, Борзя, Краснокаменск, Могоча, Хилок, Шилка.

В настоящее время обращение к историческому опыту возникновения и развития новых городов Забайкалья приобретает особую актуальность. Правительством России выдвинут ряд инициатив, нацеленных на интенсификацию развития Сибири и Дальнего Востока и расширение региональной сети городских поселений.

В июле 2014 года началась реализация программы «Восточный полигон» по развитию инфраструктуры Транссиба и БАМа, предусматривающей не только модернизацию транспортных объектов, но и повышение уровня жизни населения прирассовых городов и поселков [Баженов, 2019].

В августе 2021 года министр обороны, ныне секретарь Совета безопасности Российской Федерации С. К. Шойгу на встрече с сотрудниками Сибирского отделения РАН предложил возведение пяти новых городов в Сибири. Инициатива вызвала широкую дискуссию в академической сре-



де. В итоге было принято решение о разработке проекта нового города на территории Минусинской котловины [Виноградов, 2024].

В сентябре 2021 года в рамках Восточного экономического форума было подписано соглашение о строительстве нового города на Дальнем Востоке. Город планируется возвести на территории опережающего развития «Приморье» в Надеждинском районе Приморского края [Спутник ..., 2024].

С октября 2021 года началась разработка мастер-планов для 25 городов Дальневосточного федерального округа сроком действия до 2030 года. Программа предусматривает улучшение качества городской среды, строительство нового жилья и современных общественных пространств, развитие транспортно-логистического потенциала, модернизацию коммунальной инфраструктуры и создание высокооплачиваемых рабочих мест [Развитие ..., 2024].

Реализация данных проектов невозможна без привлечения советского градостроительного опыта. Обращение к истории формирования сети новых населенных пунктов Забайкалья позволит учесть ошибки в стратегическом планировании и комплексном освоении территорий, выявить особенности их функционирования в прошлом и на современном этапе, проанализировать и обобщить исторический опыт социально-экономического развития региона.

## **2. Материал, методы, обзор = Material, Methods, Review**

Источниковой базой работы послужили опубликованные и неопубликованные документальные источники, периодическая печать, материалы личного происхождения.

Наиболее крупную группу формируют архивные документы двух центральных (ГАРФ, РГАЭ), двух региональных (ГАРБ, ГАЗК) и восьми муниципальных архивов: Бaleyского, Борзинского, Хилокского, Краснокаменского районов Забайкальского края, Селенгинского и Северобайкальского районов, а также городов Закаменска и Северобайкальска республики Бурятия.

Использование архивных документов позволяет наиболее полно реконструировать социально-экономическую жизнь новых городов. Делопроизводственные материалы содержат отчеты градообразующих предприятий по основной деятельности и капитальным вложениям, протоколы районных партийных конференций, заседаний бюро, пленумов и собраний, протоколы сессий и заседаний горисполкомов Советов народных депутатов трудящихся и т. д. По данным документам можно проанализировать динамику социально-экономического развития населенных пунктов, рассмотреть деятельность местных партийных и советских организаций,

оценить уровень социально-бытового и культурного обслуживания населения и пр.

Опубликованные источники представлены нормативно-правовыми актами, статистическими материалами, периодическими изданиями.

Вопросы строительства новых населенных пунктов, развития производственной и социальной инфраструктуры нашли отражение в ряде совместных постановлений центральных и региональных партийных комитетов и органов исполнительной власти, в указах Президиума Верховного Совета РСФСР и прочих нормативных актах.

Экономико-статистические сведения содержатся в комплексных пятилетних планах социально-экономического развития городов, тематических статсборниках, материалах обследований территорий и пр.

На страницах областных и районных газет публиковались официальные материалы, новостные сюжеты, биографии передовиков производства, письма трудящихся, интервью и воспоминания партийных руководителей, директоров предприятий, передовиков производства и прочих известных горожан.

Источники личного происхождения представлены опубликованными воспоминаниями руководителей градообразующих предприятий, советских и партийных органов власти, строителей.

Методология исследования базируется на теории модернизации. Говоря о социалистической модернизации, исследователи выделяют три модели: «чрезвычайная» (1930-е — середина 1950-х годов); «совнархозовская» (1957—1965 годы); «социально ориентированная» (середина 1960-х — начало 1990-х годов) [Земяк, 2015, с. 10]. Формирование новых городов Забайкалья охватывает все три модели социалистической модернизации, что обусловлено поэтапным возникновением населенных пунктов.

В отечественной исторической науке новые города рассматривались в контексте советской индустриализации районов Сибири и Дальнего Востока, формирования новых территориально-производственных комплексов и реализации крупных инфраструктурных проектов [Цыкунов, 1991; Санжиева, 1996; Власов, 1998; Балдано, 2001; Боронова, 2005; Будаев, 2015]. В районах интенсивного хозяйственного освоения они стали предметом внимания историков в последние десятилетия [Чернова, 2002; Салахова, 2005; Стась, 2018; Бреславский, 2020].

Специфика объекта исследования обусловила обращение к работам отечественных специалистов в области географии и урбанистики. В работах Г. М. Лаппо, Л. Л. Трубе, Б. С. Хорева, Е. Н. Перцика рассмотрены проблемы урбанизации, систем расселения и пространственной организации городов СССР [Лаппо, 2012; Трубе, Хорев, 1970; Перцик, 1980].

Особенности нового градостроительства Забайкалья потребовали классификации населенных пунктов на основе генетических, функциональных и количественных признаков. Генетическая классификация предполагает выделение поселений по времени их образования. «Новыми» считаются населенные пункты, которые получили городской статус в советский период (Закаменск, Гусиноозерск, Балей и др.). К ним также относятся «молодые» города (Краснокаменск, Северобайкальск), образованные в районах пионерного освоения и, как правило, возникшие позже остальных городских поселений [Трубе, Хорев, 1970; Куцев, 1982].

В рамках функциональной типологии Е. Н. Перцик предлагает выделять города с резко выраженным преобладанием промышленных и транспортных функций [Перцик, 1999, с. 245—246]. Применительно к рассматриваемым городам к *промышленным* относятся поселения, основанные в связи с добычей, производством и переработкой минерально-сырьевых ресурсов с превалированием монофункциональной горнодобывающей и энергетической отрасли (Закаменск, Балей, Краснокаменск, Гусиноозерск). *Транспортными* называются города, в которых железнодорожные предприятия составляют градообразующую отрасль (Хилок, Шилка, Борзя, Могоча, Северобайкальск).

Согласно количественной типологии [Вопросы географии ..., 1965, с. 64] большинство изучаемых городов относятся к малым (до 50 тыс. человек). К категории средних (50—100 тыс. человек) необходимо отнести Краснокаменск, население которого в 1979 году превысило 50 тыс. жителей.

В формировании населенных пунктов выделяют два пути развития: эволюционный и командно-отраслевой [Будко, 2005]. Первому свойственно поступательное «вживание» в осваиваемые пространства, а второй характеризуется формированием в сжатые сроки городских поселений на базе рабочих поселков в районах сырьевой специализации.

В соответствии с приведенными параметрами в основной части работы мы последовательно рассматриваем особенности формирования и экономического развития транспортных и промышленных (сырьевых) городов Забайкалья. В отдельный раздел были выделены молодые города, возникшие в период позднесоциалистической модернизации Сибири и Дальнего Востока и имеющие определенную специфику развития в сравнении с другими городскими поселениями.

### 3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

#### 3.1. Эволюция новых транспортных городов Забайкалья

В 1891 году началось строительство Транссибирской магистрали, а через девять лет было открыто движение по Забайкальской железной дороге

от Иркутска до Байкала и от Мысовска до Сретенска. Вдоль Забайкальского участка Транссиба быстро сформировалась сеть пристанционных поселков — Хилок, Шилка, Борзя, Могоча.

Постоянно растущие объемы железнодорожных перевозок увеличивали нагрузку на железнодорожные станции. Постановлением Совнаркома СССР от 5 декабря 1933 года вводились меры по усилению пропускной и провозной способностей Забайкальской железной дороги [О работе железнодорожного транспорта ..., 1933]. Внедрялись новые методы обслуживания железнодорожного транспорта: технология сокращения времени промывочного и деповского ремонта локомотивов, кольцевая езда, ремонт транспорта силами паровозной бригады (метод Н. А. Лунина) [Петров, 2002, с. 75]. Возводились новые объекты станционной инфраструктуры. Например, в пос. Шилка были построены паровозное депо, парк станции, дистанция сигнализации и связи, электростанция мощностью 996 кВт [Кулаков, 2009, с. 17—18].

Железная дорога стимулировала развитие в новых населенных пунктах отраслей промышленности, связанных с традиционной специализацией поселений. В Хилке, располагавшем значительными лесными массивами, возросли объемы лесопереработки. В Борзе был открыт мясокомбинат, куда поступал скот из окрестных сел. Близость Шилки и Могочи к горнорудным месторождениям Балейских и Амазаро-Урюмских приисков сделала из них крупные транспортные узлы, обслуживавшие перевозку полезных ископаемых.

Интенсивное развитие промышленности и транспорта в новых поселениях, а также рост их политической роли в жизни региона приводят к переводу многих поселков городского типа в города. В 1950 году статус города районного подчинения был присвоен поселкам Борзя и Могоча [О присвоении рабочему поселку Борзя ..., 1950]. Указами Президиума Верховного Совета РСФСР в 1951 году городами стали Хилок и Шилка [О присвоении рабочему поселку Хилок ..., 1951; О присвоении рабочему поселку Шилка ..., 1951].

Послевоенная реконструкция Забайкальской железной дороги повысила значимость транспортных узлов как посредников между минерально-сырьевыми и сельскохозяйственными районами Читинской области. Согласно постановлению Совета Министров СССР от 3 февраля 1956 года «О генеральном плане электрификации железных дорог» планировалось техническое переоснащение Транссибирской магистрали в связи с интенсивным развитием экономики восточных районов страны. В результате к середине 1960-х годов был полностью осуществлен переход на тепловозную тягу поездов с соответствующим обновлением станционной инфраструктуры [Конов, 2014, с. 379].

В Генеральном плане электрификации железных дорог СССР, принятом 3 февраля 1956 года, предусматривалось электрифицировать 40 тыс. км железнодорожных линий за 15 лет. [Конов, 2014, с. 378—384]. Главный путь Забайкальской железной дороги был электрифицирован в два этапа. На первом этапе (1973—1974) были проведены работы на участке Петровский завод—Карымская [Бутухеев, 2008, с. 78]. На втором этапе (1982—1988 годы) были электрифицированы участки Карымская — Шилка, Ерофей Павлович — Могоча [Энциклопедия Забайкалья ..., 2023].

В рамках структурных отделов Забайкальская дорога подразделялась на Читинский, Могочинский, Борзинский регионы, включавшие разные участки. Железнодорожные предприятия Хилка обслуживали линию Петровский завод—Карымская; Шилки — участок Карымская — Шилка; Борзи — ветку Карымское—Забайкальск [Константинов, 2002, с. 131—136].

Новые транспортные города были тесно вплетены в межрайонную кооперацию края. Территориальная близость к горнодобывающему производству обусловила перевалочный характер населенных пунктов. Например, станция Шилка обслуживала грузопотоки комбинатов «Дарасунзолото» и «Балейзолото», Могоча — золотоносные узлы района, через Борзю проходили грузопотоки Харанорского угольного разреза, Приаргунского горно-химического комбината и др.

В экономической структуре рассматриваемой группы городов промышленность представляла градообслуживающий сектор. Занятость в этой сфере варьировалась от 6 % до 20 % [Будко, 2005, с. 71]. Районообразующая роль городов возлагала на них производственные функции по обслуживанию окружающих территорий. В зависимости от местоположения формировались предприятия легкой, пищевой, текстильной, лесной и других отраслей промышленности.

Доступ к лесосырьевым ресурсам таежной зоны Читинской области обусловил развитие лесной и деревообрабатывающей отрасли в Хилке. За 1967—1979 годы прибыль продукции двух предприятий — лесхоза и госпромхоза — составила 593 тыс. руб. [АО ХР, ф. Р-10, оп. 1, д. 12, л. 7—9].

В Борзе ведущее место принадлежало предприятиям пищевой отрасли. Были введены в строй маслозавод, пивной завод, кондитерский цех, элеватор с комбикормовым заводом [Борзя ..., 2013, с. 27]. За 1971—1975 годы общая сумма прироста продукции промышленных предприятий составила 4219 тыс. руб., из которых половина приходилась на пищевую отрасль [АО БЗР, ф. Р-46, оп. 1, д. 172, л. 140—150].

В Шилке были открыты пищекомбинат, мельница, хлебозавод и пр. [Кулаков, 2009, с. 19].

Рост производства промышленной продукции приводил к сокращению доли профилирующей транспортной отрасли. При этом зависимость промышленных отраслей от развития транспорта не позволяла вытеснить железнодорожный сектор из градообразующего ядра. В экономической структуре промышленности органично дополняла транспортную отрасль, придавая многопрофильный характер городской экономике.

В то же время особенностью транспортных городов является зависимость перевозок от состояния промышленного производства. Валовая продукция, вывозимая в другие районы и регионы, увеличивала объем транзитных перевозок, снижая издержки профилирующей отрасли [Жданов, 2018, с. 75].

Участки Забайкальской железной дороги проходили через центральные территории Забайкалья, сбыт продукции традиционно ограничивался местными и транзитными районами тяготения. Транспортная связь с южными горнодобывающими районами осуществлялась либо через отдельные железнодорожные ветки (Краснокаменск), либо автотрассами регионального значения (Закаменск, Балей). Это затрудняло межрайонную и межрегиональную кооперацию и создавало предпосылки для возникновения собственных градообслуживающих баз в отдельных городах.

### **3.2. Особенности формирования сырьевых городов Забайкалья**

Транспортное освоение Забайкалья обеспечило доступ к наиболее неосвоенным районам, изобилующим полезными ископаемыми. К началу XX века силами геологоразведочных экспедиций были открыты месторождения цветных металлов, угля и золота.

В период сталинской модернизации резко возросла стратегическая значимость полезных ископаемых. В 1934 году Главным управлением промышленности редких металлов Наркомата тяжелой промышленности СССР был подписан приказ об организации треста Джидастрой, который должен был осуществлять строительство Джидинского вольфрамо-молибденового комбината. Был организован рабочий поселок, на базе которого в 1944 году возник г. Городок [Батуева, 2004, с. 156].

Интенсивное освоение Балейского месторождения началось с открытия в 1935 году золотоизвлекательной фабрики комбината «Балейзолото» около села Новотроицкое Читинской области. Постановлением ВЦИК РСФСР от 15 февраля 1938 года поселок Балей был преобразован в город районного подчинения [О преобразовании рабочего поселка Балей ..., 1938].

В 1938 году в Бурятии началась разработка Гусиноозёрского угольного месторождения. Работы осуществлялись подразделениями треста «Востсибуголь». Одновременно с разработкой рудников возник рабочий поселок Шахты.



В годы Великой Отечественной войны потребности страны в минеральных ресурсах, топливе и драгоценных металлах возросли. При этом выполнение производственных задач сталкивалось с недостатком рабочей силы. В этих условиях было принято решение о передаче ряда горнодобывающих предприятий в ведомство НКВД СССР. Джидинский вольфрамомолибденовый комбинат и Гусиноозерское угольное месторождение были включены в систему исправительно-трудовых учреждений ГУЛАГ. При комбинате «Балейзолото» был образован Балейский ИТЛ [Попов-Равич, 2013, с. 27]. Пополнение рабочей силы с этого времени напрямую осуществлялось за счет заключенных и мобилизованных на исправительно-трудовые работы депортированных и военнопленных.

В послевоенный период в связи с ликвидацией системы ГУЛАГа Джидинский вольфрамомолибденовый комбинат и предприятие «Балейзолото» были переведены в Министерство цветной металлургии, а Гусиноозерское угольное месторождение — в Министерство угольной промышленности СССР. Этот переход привел к существенным изменениям в организации труда, пополнении рабочей силы, формах материального поощрения трудящихся.

В экономической структуре новых городов промышленность являлась градообразующей основой или «своего рода “материальным базисом” существования города, стержнем, связывающим его прошлое, настоящее и будущее» [Дворядкина, 2020, с. 6]. Укрепление материально-технической базы предприятий, развитие мощностей вспомогательных и обслуживающих производств позволили в несколько раз увеличить добычу полезных ископаемых.

В 1950-е годы данные поселения Забайкалья окончательно превратились в центры горнорудной промышленности региона, составив группу новых городов сырьевой ориентации. В 1951 году вышел Указ Президиума Верховного Совета РСФСР, согласно которому Балей был преобразован в город областного подчинения [О присвоении городу Балей ..., 1951]. В 1953 году рабочему поселку Шахты был присвоен статус города районного подчинения с названием Гусиноозерск [О преобразовании рабочего поселка Шахты ..., 1953]. 29 июля 1959 года Президиум Верховного Совета РСФСР переименовал г. Городок в г. Закаменск [Как наш город ..., 1974, с. 2].

В конце 1950-х годов страна вступает в новую стадию «совнархозовской» модернизации. В связи с постановлением Совета Министров РСФСР от 1 июня 1957 года образовывались совнархозы Бурят-Монгольской АССР и Читинской области, входившие в единый Восточно-Сибирский экономическо-административный район [Тимошенко, 2015, с. 706]. Отраслевое планирование временно уступило место территориальному. С целью комплексного развития на основе районной специализации эко-



номисты выделяли промышленные узлы как пункты сосредоточения основных и вспомогательных производств Восточно-Сибирского района [Материалы..., 1959, с. 397].

Первостепенными задачами Джидинского промышленного узла были вовлечение в производственный процесс новых участков, механизация производственных процессов, более рациональная эксплуатация и комплексное использование руд [Материалы..., 1959, с. 404].

В 1960-е годы Джидинский вольфрамо-молибденовый комбинат представлял собой крупнейшее многоотраслевое предприятие Бурятской АССР, в составе которого находилось три рудника по добыче металлов: Холтосонский, Первомайский и Инкурский. Производство вольфрамового и молибденового концентратов осуществляли две обогатительные фабрики. В сеть предприятий комбината входили производственные цехи, СМУ, Баянгольская ТЭЦ, отдел продовольственного снабжения и другие подразделения [Вольфрамовая жемчужина страны ..., 2014, с. 188—195].

В первой половине 1970-х годов началось освоение руд Инкурского штокеркового месторождения. Была запущена в эксплуатацию новая вольфрамовая фабрика [Бутухеев, 2008, с. 47]. На руднике Холтосон были полностью механизированы отбойка, погрузка и откатка горной массы [АО ЗК, ф. 2, оп. 1, д. 142, л. 12—13].

С 1950 по 1984 год производительность труда в подземных работах возросла в четыре раза, на открытых работах — в 23 раза, обогащение — в пять раз [Вольфрамовая жемчужина страны ..., 2014, с. 30]. В 1980 году удельный вес ручного труда на Джидинском комбинате составил 26,3 % [Халбаева, 1988, с. 52].

Несмотря на столь высокие показатели, интенсификация производства приводила к быстрому истощению месторождений: в 1973 году был закрыт Первомайский рудник, в 1981 году ликвидирована Холтосонская обогатительная фабрика. Необходимость расширения производственных мощностей второй очереди Инкурского комплекса обсуждалась Минцветметом СССР в конце 1970-х годов.

Проекты по расширению Джидинского вольфрамо-молибденового комбината на базе Инкурского месторождения, предложенные институтом СибцветметНИИпроект, ввиду недостатка инвестиций были заморожены Минцветметом СССР [Будаев, 2015, с. 61]. В связи с конверсией военнопromышленного комплекса в 1990-е годы и последовавшим снижением потребления вольфрама объем производства сократился на 70 % [Вчера, сегодня, завтра ..., 2018, с. 289].

Еще одним промышленным узлом Забайкалья, связанным с металлургической отраслью, являлся Балей. К концу Великой Отечественной войны

Балейское месторождение стало истощаться. С 1959 года начала применяться подземная разработка богатых жильных тел и горно-открытая разработка южного карьера с бедными рудами [ГАЗК, ф. Р-2121, оп. 1, д. 16, л. 158—159].

Дирекцией комбината было принято решение осваивать месторождение в два этапа: 1) отработать наиболее богатые кварцевые жилы; 2) после ввода новой золотоизвлекательной фабрики «перейти на сплошную отработку» [Игнаткин, 1994, с. 12]. В 1960-е годы была осуществлена реконструкция Тасеевской золотоизвлекательной фабрики, введенная в эксплуатацию шахта № 12, считавшаяся самой крупной в Забайкалье.

В 1963 году комбинат «Балейзолото» вошел в состав треста «Забайкалзолото». Вскоре он вышел на уровень передовых предприятий золотодобывающей промышленности страны по техническому оснащению производственных процессов [Бутухеев, 2008, с. 44]. За 1971—1972 годы добыча золота составила 78,3 %, производительность труда выросла до 78 % [АО БР, ф. Р-1, оп. 1, д. 101, л. 204].

В 1973 году приказом Минцветмета трест «Забайкалзолото» был ликвидирован, а все прииски и рудники перешли под контроль Балейского комбината. В 1977 году предприятие переименовали в производственное золотодобывающее объединение «Забайкалзолото» с переносом главного управления в Читу. В 1984 году в целях развития золотодобычи в районах, прилегающих к зоне БАМа, был создан Балейский ГОК «Балейзолото», в состав которого входила золотоизвлекательная фабрика с обработкой руды до 1200 т в сутки [Мезенцева, 2019, с. 214].

Во второй половине 1980-х годов дирекцией комбината было решено оставить прежнюю минерально-сырьевую базу. Проект Читинского филиала ВНИПИгорцветмета предусматривал третий этап открытой отработки месторождения [Игнаткин, 1994, с. 12], но нараставший системный кризис рубежа 1980—1990-х годов не позволил в полной мере освоить месторождение и достичь «докризисных» показателей.

Основной топливной базой Западного Забайкалья являлся Гусиноозерский промышленный узел. Удобное географическое положение промышленного узла снижало транспортные издержки поставок сырья в сравнении с угольными месторождениями Иркутской области. Однако в 1960-е годы состояние рудников Гусиноозерского шахтоуправления оценивалось как нерентабельное. Причиной служила высокая степень зольности, превышавшая норму на 0,2 % [Санжиева, 1996, с. 21]. Ухудшение качества добываемого угля произошло в результате изменения состава угольного пласта, включавшего большое количество прослоек других пород [Тарманов и др., 2015, с. 49].

В 1961 году из-за сложных условий угледобычи и высокого процента зольности была прекращена работа на Загустайском угольном разрезе [Санжиева, 1996, с. 20—21]. Параллельно с этим началась разработка Малохолбольджинского разреза мощностью до 600 тыс. т угля в год. В 1972—1975 годах предприятие ежегодно перевыполняло планы, опережая темпы добычи угля на рудниках других Гусиноозерских месторождений.

В 1967 году на берегу озера Гусиное началась закладка ГРЭС общей мощностью 1200 МВт. В декабре 1976 года был запущен первый энергоблок, ознаменовавший начало работы новой электростанции [Влияние сбросов Гусиноозёрской ..., 2017, с. 136].

Дальнейший рост промышленности обеспечивался за счет ввода мощностей Гусиноозерской ГРЭС, требовавших бесперебойной подачи угля. Ведущее место в экономической структуре города заняла топливно-энергетическая отрасль (более 50 %) [ГАРБ, ф. Р-2035, оп. 1, д. 360, л. 30].

При этом перспектива сырьевой специализации населенного пункта была спорной. В 1970 году в Главном управлении застройки и планировки городов обсуждался вопрос размещения в Гусиноозерске предприятий резиново-технических изделий. В срок до 1975 года ведущее место в экономике города должна была занять химическая промышленность, а удельный вес валовой продукции угольной отрасли — снизиться с 70 до 5,5 % [ГАРФ, ф. А533, оп. 1, д. 4368, л. 36]. Однако в 1978 году было принято решение отказаться от этого проекта из-за ужесточения экологических требований к размещению промышленных предприятий в бассейне озера Байкал. Взамен предусматривалось строительство объектов радиотехнической и электронной промышленности [ГАРФ, ф. А533, оп. 1, д. 5781, л. 16—20]. Однако начавшийся экономический кризис и распад СССР мешали осуществлению этих планов.

### **3.3. Молодые города Забайкалья**

В период позднесоветской модернизации был продолжен курс на ускоренное развитие производительных сил по хозяйственному освоению природных и минерально-сырьевых ресурсов восточных регионов страны. Со второй половины 1960-х годов в Бурятской АССР и Читинской области осуществлялись крупные комсомольские стройки всесоюзного и республиканского значения.

В 1968 году на базе Стрельцовской группы урановых месторождений Читинской области началось строительство Приаргунского горно-химического комбината. Генеральным проектировщиком был назначен институт ПромНИИпроект Министерства среднего машиностроения СССР. Параллельно в сжатые сроки развернулось строительство нового населенного пункта. 16 июля 1969 года Указом Президиума Верховного Совета РСФСР



был образован город областного подчинения Краснокаменск [Город с горячим сердцем ..., 2019, с. 18—20].

В 1970—1980-е годы интенсивно развевывались производственные мощности комбината: осваивались новые урановые («Мартовское», «Тулукуйское», «Красный камень») и бурогоольные («Уртуй») месторождения, были построены рудо-перерабатывающий комплекс, гидрометаллургический завод, ТЭЦ [Краснокаменск ..., 2006, с. 15—54]. В этот период комбинат демонстрировал наиболее высокие темпы роста добычи урана. По отчетам за 1971—1993 годы, только с рудника № 3 было отгружено и перевезено 98 млн т руды [Уран Краснокаменска ..., 2008, с. 61].

После заключения договоров СНВ-1 и СНВ-2 государственные заказы оружейного урана сократились. Однако к середине 1990-х годов выпуск урана достиг показателей 1970-х годов, что было связано с ростом потребностей в атомном топливе [Там же]. Благодаря этому спад производства в Краснокаменске не был столь значительным по сравнению с другими горнодобывающими поселениями региона. Одно из крупнейших уранодобывающих предприятий страны функционировало на современной научно-технологической базе, сформированной комплексом ведомственных организаций.

8 июля 1974 года вышло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» [ГАРФ, ф. Р-5446, оп. 106, д. 1777, л. 61—78]. В ходе осуществления Всесоюзной ударной комсомольской стройки вдоль будущей железнодорожной линии стали возникать новые населенные пункты. В 1975 году на северном побережье Байкала был образован рабочий поселок Северобайкальск, в котором разместились генподрядчик бурятского участка БАМа — трест «Нижеангарсктрансстрой», УС «БАМтоннельстрой», Северобайкальское отделение Байкало-Амурской железной дороги (СБО БАМ). 5 ноября 1980 года Указом Президиума Верховного Совета РСФСР Северобайкальск был преобразован в город республиканского подчинения [О преобразовании рабочего поселка Северобайкальска ..., 1980].

По планам проектировщиков после окончания строительства БАМа молодой город должен был стать центром нового территориально-производственного комплекса. Северо-Байкальский ТПК включал Холонинское и Таборное полиметаллические, Сыннырское боксито-калийное, Чайское медно-никелевое, Довыренское нефритовое, Надежное, Тыйское, Гуджекитское и Чулбонское кварцевые, Моховое оловянное, Молодежное асбестовое, Нерундинское и Иркиндинское золотоносные и другие перспективные месторождения зоны бурятского участка магистрали. Выход БАМа к Витиму позволял приступить к сооружению Мокской ГЭС,

которая должна была стать источником электроэнергии для Молодежного ГОКа [Байкалов, 2024, с. 35].

Однако недостаточная степень изученности территории, отсутствие проектной документации и экологические ограничения не позволили приступить к формированию ТПК. В результате важнейшей отраслью города стала строительная индустрия, возникшая в ходе возведения магистрали. Силами шефской организации ПМК «ЛенинградБАМстрой» в Северобайкальске были построены железобетонный, арматурный и лесопильный цехи, механические мастерские, камнедробилка, песочный карьер, предприятия по ремонту строительных и дорожных машин и т. д. [Северобайкальск ..., 2014, с. 141—142].

Параллельно с формированием строительной индустрии разворачивались мощности СБО БАМ, охватившего линию Лена-Восточная — Северобайкальск протяженностью 329 км. В 1980 году были организованы станция железнодорожного пути, локомотивное депо, дистанция сигнализации и связи, участок энергоснабжения, дистанция гражданских сооружений и др. Во второй половине 1980-х годов Байкало-Амурская железная дорога начала переходить на электрическую тягу. К этому времени по БАМу было перевезено более 4 млн т грузов и свыше миллиона пассажиров [БАМ продолжается ..., 1987, с. 51].

На рубеже 1980—1990-х годов объем перевозок на магистрали резко упал, что было вызвано сокращением грузопредложения внутри зоны БАМа из-за окончания строительных работ, кризиса лесной и строительной индустрии, износа основных фондов, содержания на балансе предприятия большого количества жилищно-коммунальных и социальных объектов. В итоге нерентабельность привела в конце 1996 года к упразднению БАМа как самостоятельной дороги и передаче ее активов в состав ВСЖД и ДВЖД. Таким образом, единственное градообразующее предприятие Северобайкальска оказалось неспособным поддерживать жизнь города в прежнем объеме, что привело к длительной экономической депрессии, завершившейся только в середине 2010-х годов.

#### **4. Заключение = Conclusions**

На протяжении почти всего XX века территория Забайкалья активно вовлекалась в модернизационные процессы страны. Размещение производительных сил в регионе происходило при дефиците капитальных и людских ресурсов, что предопределило принцип очагового освоения необжитых или слабозаселенных районов. На начальном этапе промышленное и транспортное освоение проходило в центральной «осевой» полосе региона, затем охватывались южные и северные районы ресурсно-сырьевой специализации.



Параллельно с данными процессами формировались новые города, представляющие транспортные и промышленные узлы региона. Их география расширялась по мере наступления очередной стадии модернизации. На первой стадии (1930—1940-е годы) возникли горнодобывающие города; на второй (1950-е годы) — городской статус был присвоен ряду пристанционных поселков Забайкальской железной дороги; на третьей (1970—1980-е годы) возникли молодые города в районах пионерного освоения.

Промышленность и транспорт являлись основными градообразующими факторами в формировании новых городов Забайкалья. Получение ими городского статуса зависело от стратегической значимости и перспектив индустриального развития. По мере перехода от одной стадии модернизации к другой снижалась доля мобилизационного компонента при возрастании гуманитарного, включавшего комплекс мер по развитию социальной инфраструктуры, материальному поощрению и моральному стимулированию трудящихся. При этом форсированные темпы ведения работ, приоритетность государственных задач и максимальное сосредоточение трудовых и материальных ресурсов оставались основными императивами советской социально-экономической политики.

Населенные пункты, возникшие в ходе строительства Транссиба, «вызревали» вплоть до советского времени. По выражению Г. М. Лаппо, «преобразование поселения в городское означало своего рода выдачу ему аванса, предоставление шанса сделать карьеру» [Лаппо, 2012, с. 51]. В их экономической структуре наряду с обслуживающими железную дорогу производствами преобладали предприятия легкой и пищевой промышленности, основы которых были заложены еще в досоветский период. Близость к железнодорожной линии, традиционная специализация, выгодное расположение в сельскохозяйственных (Борзя, Шилка) и лесных (Хилок) районах обусловили тенденцию развития данных поселений в сторону смешанного (транспортно-индустриального) типа. Ко времени постсоветского экономического кризиса транспортные города региона оказались более жизнеспособными, поскольку сложившийся в них градообразующий сектор «амортизировал» издержки упадка общесоюзных отраслей.

В центрах горнодобывающей промышленности (Закаменск, Балей, Гусинозерск) сложилась монопрофильная социально-экономическая структура, ориентированная на потребности градообразующих предприятий и отраслей. Профильные отрасли новых сырьевых городов формировались в 1930-е годы, когда размещение и расширение производств определялось не территориальными, а ведомственными интересами. В течение нескольких десятилетий данные поселения демонстрировали высокие темпы производства. К концу 1960-х годов возможности экстенсивного развития тер-



риторий в основном исчерпались, что было связано с естественным истощением месторождений. По мере замедления темпов экономического роста в 1970—1980-е годы в сырьевых городах Забайкалья возникла дискуссия о диверсификации монопрофильной экономической структуры. Высказывались инициативы по перемещению приоритетов с добывающих отраслей на обрабатывающие и выпускающие, такие как машиностроение, химическая и строительная индустрия. Однако распад прежней экономической системы не позволил реализовать намеченные проекты. Большинство монопрофильных сырьевых городов оказались в состоянии стагнации и кризиса.

Траектории развития молодых городов региона заметно отличались от остальных поселений, что было связано с общесоюзным значением проектов Приаргунского горно-химического комбината и БАМа. Градообразующий сектор сырьевого города Краснокаменска сохранил в новых условиях хозяйствования свою рентабельность вследствие стратегического значения уранового топлива. Потенциал Северобайкальска как транспортного узла и административного центра на севере Бурятии также позволил обеспечить развитие города, несмотря на затянувшуюся экономическую депрессию, экологические ограничения водоохранной зоны Байкала и отток населения после окончания строительства БАМа.

**Заявленный вклад авторов:** все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.  
**Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.**

**Contribution of the authors:** the authors contributed equally to this article.

**The authors declare no conflicts of interests.**

### Источники и принятые сокращения

1. АО БЗР — *Архивный* отдел Борзинского района Забайкальского края. Ф. Р46 (Борзинский городской исполнительный комитет народных депутатов) Ф. Р46. Оп. 1. Д. 172. Л. 140—150.
2. АО БР — *Архивный* отдел Балейского района Забайкальского края. Ф. Р1 (Исполнительный комитет Балейского городского совета депутатов трудящихся) Ф. Р1. Оп. 1. Д. 101. Л. 204.
3. АО ЗК — *Архивный* отдел администрации МО города Закаменск. Ф. Р2 (Протоколы и решения сессий городского исполкома Совета депутатов трудящихся) Ф. Р2. Оп. 1. Д. 142. Л. 12—13.
4. АО ХР — *Архивный* отдел Хилокского района Забайкальского края. Ф. Р10 (Исполнительный комитет Хилокского городского совета депутатов трудящихся) Ф. Р10. Оп. 1. Д. 12. Л. 7—9.
5. *Батуева М. С.* Наш городок / М. С. Батуева. — Закаменск : Издательство газеты «Знамя труда», 2004. — 258 с.
6. *Борзя* — город в Забайкалье / Г. Беломестнов, В. Ильин, Л. Вельц. — Чита : Экспресс-издательство, 2013. — 57 с.



7. *Вольфрамовая жемчужина страны : исторический очерк* / Н. Н. Далабаева. — Улан-Удэ : НоваПринт, 2014. — 240 с.

8. *Вчера, сегодня, завтра Джидинского вольфрамового месторождения и города Закаменска — сокровищница Республики Бурятия* / А. А. Ковалев, Е. Н. Поляков, Д. А. Цыремпилов, Л. В. Березовская, Е. П. Дубинин // *Жизнь Земли*. — 2018. — Т. 40. — № 3. — С. 283—292.

9. ГАЗК — *Государственный архив Забайкальского края*. Ф. Р2121 (Исполнительный комитет Балейского городского совета депутатов трудящихся) Ф. Р2121. Оп. 1. Д. 16. Л. 158—159.

10. ГАРБ — *Государственный архив Республики Бурятия*. Ф. Р2035 (Гусиноозерская ГРЭС Республиканского энергетического управления «Бурятэнерго» Министерства энергетики и электрификации СССР) Ф. Р2035. Оп. 1. Д. 360. Л. 30.

11. ГАРФ — *Государственный архив Российской Федерации*. Ф. А533 (Государственный комитет Совета Министров РСФСР по делам строительства и архитектуры) Ф. А533. Оп. 1. Д. 4368. Л. 36 ; Д. 5781. Л. 16—20 ; Ф. Р5446 (Совет Министров СССР) Ф. Р5446. Оп. 106. Д. 1777. Л. 61—78.

12. *Город с горячим сердцем. Живая история* / Б. Аслезов, Ю. Васин, В. Зенченко и др. — Краснокаменск : Администрация городского поселения «Город Краснокаменск», 2019. — 304 с.

13. *Игнаткин Ю. А. По диким степям Забайкалья (Очерки золота Забайкалья)* / Ю. А. Игнаткин. — Чита : Читинская областная типография, 1994. — 112 с.

14. *Как наш город строился* // *Знамя труда* : [газета]. — 1974. — 5 октября. — С. 2.

15. *Краснокаменск — ОАО ППГХО — 35 лет* / под ред. В. А. Дорохова, Н. И. Григорьева. — Новосибирск : Советская Сибирь, 2003. — 120 с.

16. *О преобразовании рабочего поселка Балей Балейского района Читинской области в город* [Электронный ресурс] // Постановление Всероссийского центрального исполнительного комитета от 15 февраля 1938 г. Электронная библиотека исторических документов. — Режим доступа : <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/393392> (дата обращения 9.11.2024).

17. *О преобразовании рабочего поселка Северобайкальска Северо-Байкальского района Бурятской АССР в город республиканского подчинения* : Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 5 ноября 1980 г. // *Правда Бурятии* : [газета]. — 1980. — 8 ноября. — С. 3.

18. *О преобразовании рабочего поселка Шахты в город районного подчинения* [Электронный ресурс] // Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 15 июня 1953 г. — Режим доступа : <https://admingus.gosuslugi.ru/o-munitsipalnom-obrazovanii/istoriya/> (дата обращения 10.11.2024).

19. *О присвоении городу Балей статуса города областного подчинения* [Электронный ресурс] // Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 31 марта 1951 г. № 762/9. — Режим доступа : <https://xn--80abfehymuat.xn--p1ai/poselenie/istoriya/> (дата обращения 11.11.2024).

20. *О присвоении рабочему поселку Борзя статуса города районного подчинения* [Электронный ресурс] // Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 8 июля 1950 года № 713/4. — Режим доступа : <https://zemlya-chita.ru/borzya-gorodu-50-let> (дата обращения 13.11.2024).

21. *О присвоении рабочему поселку Хилок статуса города районного подчинения* [Электронный ресурс] // Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 2 июля 1951 г. № 731. — Режим доступа : <https://xn----8sbmknfl4d.xn--p1ai/poselenie/> (дата обращения 15.11.2024).



22. *О присвоении рабочему поселку Шилка статуса города районного подчинения* [Электронный ресурс] // Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 16 мая 1951 г. — Режим доступа : [https://xn--e1afahbdqjz8d.xn--p1ai/blok.php?copylenco=omsu&id\\_omsu=1](https://xn--e1afahbdqjz8d.xn--p1ai/blok.php?copylenco=omsu&id_omsu=1) (дата обращения 16.11.2024).

23. *О работе железнодорожного транспорта* [Электронный ресурс] // Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 3 июля 1933 г. — Режим доступа : <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/445974-postanovlenie-snk-sssr-i-tsk-vkp-b-o-rabote-zheleznodorozhnogo-transporta-3-iyulya-1933-g> (дата обращения 16.11.2024).

24. *Петров В. Ф.* Город Хилок. История продолжается / В. Ф. Петров. — Чита : Поиск, 2002. — 144 с.

25. *Попов-Равич В.* Забайкальский город Балей / В. Попов-Равич. — Чита : Принт-маркет, 2013. — 208 с.

26. *Развитие* по мастер-планам: Росконгресс [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://roscongress.org/materials/razvitie-po-master-planam/> (дата обращения 16.11.2024).

27. *Северобайкальск* — ленинградский город на БАМе. Книга о строителях ПМК «ЛенинградБАМстрой» / Т. А. Муратова. — Северобайкальск, 2014. — 200 с.

28. *Спутник выходит на орбиту : «сателлит» Владивостока станет городом для людей* [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://eastrussia.ru/material/sputnik-vykhodit-na-orbitu-satellit-vladivostoka-stanet-gorodom-dlya-lyudey/> (дата обращения 18.11.2024).

29. *Уран* Краснокаменска. История ППГХО в воспоминаниях современников. 1968 — 2008 гг. / под ред. В. Б. Колесаева. — Чита : Экспресс-издательство, 2008. — 400 с.

30. *Энциклопедия* Забайкалья [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://ez.chita.ru/encycl/concepts/?id=7259> (дата обращения 20.11.2024).

## Литература

1. *Баженов Ю.* Восточный полигон РЖД как пример региональной интеграции на Дальнем Востоке / Ю. Баженов, А. Денежкин // Постсоветский материк. — 2019. — № 1 (21). — С. 57—59.

2. *Байкалов Н. С.* Программа хозяйственного освоения зоны БАМ : идеи, подходы, решения / Н. С. Байкалов // Труды Института истории, археологии и этнографии ДВО РАН. — 2024. — № 45. — С. 25—47. — DOI: 10.24412/2658-5960-2024-45-25-47.

3. *Балдано М. Н.* Индустриальное развитие Бурятии (1923—1991 гг.) : достижения, издержки, уроки / М. Н. Балдано. — Улан-Удэ : Издательско-полиграфический комплекс ВСГАКИ, 2001. — 431 с.

4. *БАМ* продолжается / сост. Г. Л. Санжиев. — Улан-Удэ : Бурятское книжное издательство, 1987. — 222 с.

5. *Боронова М. М.* Бурятия : проблемы комплексного развития региона : (исторический опыт исследования), 1960—1990 гг. / М. М. Боронова. — Улан-Удэ : Издательство Бурятского государственного университета, 2005. — 191 с. — ISBN 5-85213-798-7.

6. *Бреславский А. С.* Итоги советской урбанизации Читинской области : структура, численность и функциональное значение городских поселений / А. С. Бреславский // Исторический журнал : научные исследования. — 2020. — № 5. — С. 157—167. — DOI: 10.7256/2454-0609.2020.5.34014.

7. *Будаев Д. А.* История развития горнодобывающей промышленности Бурятской АССР и ее влияние на экологию (1957—1991 гг.) : диссертация ... кандидата исторических наук : 07.00.02 / Д. А. Будаев. — Улан-Удэ, 2015. — 207 с.



8. Будко В. В. Особенности процесса урбанизации на территории Читинской области : диссертация ... кандидата географических наук : 25.00.24 / В. В. Будко. — Улан-Удэ, 2005. — 166 с.
9. Бутухеев В. А. Индустриальное развитие Забайкалья (1960—1991 гг.) : диссертация ... кандидата исторических наук : 07.00.02 / В. А. Бутухеев. — Улан-Удэ, 2008. — 238 с.
10. Виноградов А. Города в Сибири, новая столица России / А. Виноградов // Атомная стратегия. — 2024. — № 48. — С. 4—8.
11. Власов Г. П. БАМ : опыт, уроки (1970—1990 гг.) Исторический аспект / Г. П. Власов. — Иркутск : Издательство Иркутского государственного университета, 1998. — 142 с. — ISBN 5-8166-0028-1.
12. Влияние сбросов Гусиноозёрской ГРЭС на термический и гидрохимический режим озера Гусиное / Б. З. Цыдыпов, С. Г. Андреев, А. А. Аюржанаев // Известия Иркутского государственного университета. Сер. Науки о Земле. — 2017. — Т. 22. — С. 135—150.
13. Вопросы географии. Сб. 66. Города мира / И. М. Маергойз, В. С. Варламов. — Москва : Мысль, 1965. — 223 с.
14. Дворядкина Е. Б. Новые индустриальные города : методический аспект исследования / Е. Б. Дворядкина, Е. И. Кайбичева // Вестник Московского университета. Серия 6. Экономика. — 2020. — № 1. — С. 3—20.
15. Жоанов А. И. Особенности железнодорожного транспорта и их учет при реформировании отрасли / А. И. Жданов // Вестник университета [Государственный университет управления]. — 2018. — № 1. — С. 74—78. — DOI: 10.26425/1816-4277-2018-1-74-78.
16. Зеляк В. Г. Горнопромышленный комплекс Северо-Востока России : становление и развитие (конец 1920-х — начало 1990-х гг.) : диссертация ... доктора исторических наук : 07.00.02 / В. Г. Зеляк. — Томск, 2014. — 386 с.
17. Конов А. А. Формирование государственной стратегии массовой электрификации железных дорог Урала в 1956—1970 гг. / А. А. Конов // Урал индустриальный. Бакунинские чтения : Индустриальная модернизация Урала в XVIII—XXI вв. : материалы XII Всероссийской научной конференции, посвященной 90-летию Заслуженного деятеля науки России, доктора исторических наук, профессора А. В. Бакунина. — Екатеринбург : УрФУ, 2014. — С. 378—384. — ISBN 978-5-8295-0301-7.
18. Константинов А. В. Забайкальская железная дорога / А. В. Константинов, Н. Н. Константинова // История Забайкалья (с древнейших времен до 1917 года) : учебное пособие по региональному компоненту образования. — Чита : АНО «ЦНОП» : ЗабГГПУ, 2002. — С. 131—136.
19. Кулаков В. С. Шилкинский район Забайкальского края : Природа, история, экономика, инфраструктура и краеведение / В. С. Кулаков. — Новосибирск : Наука, 2009. — 305 с. — ISBN 978-5-02-023214-3.
20. Куцев Г. Ф. Новые города : социологический очерк по материалам Сибири / Г. Ф. Куцев. — Москва : Мысль, 1982. — 269 с.
21. Лапо Г. М. Города России. Взгляд географа / Г. М. Лапо. — Москва : Новый хронограф, 2012. — 503 с. — ISBN 978-5-94881-151-2.
22. Материалы бурятского регионального совещания конференции по развитию производительных сил Восточной Сибири / ред. Д. Д. Лубсанов и др. — Улан-Удэ : Бурятское книжное издательство, 1959. — 659 с.
23. Мезенцева И. В. Балей : «золотая» история флагамена золотодобычи Забайкалья и реалии современности / И. В. Мезенцева // Приграничный регион в историческом



развитии: партнерство и сотрудничество : материалы международной научно-практической конференции, посвященной 80-летию Победы советских и монгольских войск на реке Халхин-Гол / отв. ред. Е. В. Дроботушенко. — Чита : ЗабГУ, 2019. — С. 211—214. — ISBN 978-5-9293-2389-8.

24. *Перцик Е. Н.* Города мира : география мировой урбанизации / Е. Н. Перцик. — Москва : Международные отношения, 1999. — 384 с. — ISBN 5-7133-0965-7.

25. *Салахова Л. М.* Культура молодых индустриальных городов Восточной Сибири в сер. 50-х — 80-е годы : опыт Братско-Усть-Илимского ТПК / Л. М. Салахова. — Братск : ГОУ ВПО «БрГУ», 2005. — 222 с. — ISBN 5-8166-0134-2.

26. *Санжиева Т. Е.* Топливо-энергетический комплекс республик Сибири и его влияние на их социально-экономическое развитие 1960—1985 гг. / Т. Е. Санжиева. — Улан-Удэ : Издательство Бурятского государственного университета, 1996. — 164 с.

27. *Стась И. Н.* Стать горожанином : урбанизация и население в нефтяном крае (1960-е — начало 1990-х гг.) / И. Н. Стась. — Курган : Курганский дом печати, 2018. — 167 с. — ISBN 978-5-6041149-5-7.

28. *Тармаханов Е. Е.* Угольная промышленность Бурятии в 1960—1991 гг. / Е. Е. Тармаханов, Д. А. Будаев // Вестник Бурятского государственного университета. — 2015. — № 7. — С. 48—50. — DOI: 10.18097/1994-0866-2015-0-7-48-51.

29. *Тимошенко А. И.* Совнархозовская реформа как попытка децентрализации управления экономикой СССР : сибирский региональный аспект / А. И. Тимошенко // Историко-экономические исследования. — 2015. — Т. 16. — № 4. — С. 702—724. — DOI: 10.17150/2308-2588.2015.16(4).702-724.

30. *Трубе Л. Л.* Новые города на карте Родины / Л. Л. Трубе, Б. С. Хорев. — Москва : Знание, 1970. — 48 с.

31. *Халбаева М. М.* Творческое содружество рабочих и инженерно-технических работников промышленности Бурятии в 1970-е гг. : диссертация ... кандидата исторических наук : 07.00.02 / М. М. Халбаева. — Москва, 1988. — 196 с.

32. *Цыкунов Г. А.* Ангаро-Енисейские ТПК : проблемы и опыт : (Ист. аспект) / Г. А. Цыкунов. — Иркутск : Издательство Иркутского университета, 1991. — 174 с. — ISBN 5-7430-0328-9.

33. *Чернова Ю. В.* Новые города Иркутской области (1950—1980 гг.). Историческое исследование : диссертация ... кандидата исторических наук : 07.00.02 / Ю. В. Чернова. — Иркутск, 2002. — 256 с.

*Статья поступила в редакцию 07.11.2024,  
одобрена после рецензирования 09.12.2024,  
подготовлена к публикации 20.03.2025.*

## Material resources

*A city with a warm heart. Living history.* (2019). Krasnokamensk: Administration of the urban settlement “City of Krasnokamensk”. 304 p. (In Russ.).

About the work of railway transport. (1933). *Resolution of the Council of People’s Commissars of the USSR and the Central Committee of the CPSU(b) dated July 3.* Available at: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/445974-postanovlenie-snk-sssr-i-tsk-vkp-b-o-rabote-zheleznodorozhnogo-transporta-3-iyulya-1933-g> (accessed 16.11.2024). (In Russ.).

- Batueva, M. S. (2004). *Our town*. Zakamensk: Publishing house of the newspaper “Znamya Truda”. 258 p. (In Russ.).
- Borzya — a city in Transbaikalia. (2013). Chita: Express Publishing House. 57 p. (In Russ.).
- Development according to master plans: Roscongress*. Available at: <https://roscongress.org/materials/razvitiye-po-master-planam/> (accessed 16.11.2024). (In Russ.).
- Dorokhov, V. A., Grigoriev, N. I. (eds.). (2003). *Krasnokamensk — JSC PPGHO — 35 years*. Novosibirsk: FGUIPP “Soviet Siberia”. 120 p. (In Russ.).
- Encyclopedia of Transbaikalia*. Available at: <http://ez.chita.ru/encycl/concepts/?id=7259> (accessed 20.11.2024). (In Russ.).
- GARB — *State Archive of the Republic of Buryatia. F. R2035 (Gusinoozerskaya GRES of the Republican Energy Management of Buryatenergo of the Ministry of Energy and Electrification of the USSR) F. R2035. Op. 1. 360. L. 30.* (In Russ.).
- GARF — *State Archive of the Russian Federation. F. A533 (State Committee of the Council of Ministers of the RSFSR for Construction and architecture).* (In Russ.).
- GAZK — *State Archive of the Trans-Baikal Territory. F. P2121 (Executive Committee of the Baley City Council of Workers' Deputies) F. P2121. Op. 1. D. 16. L. 158—159.* (In Russ.).
- How our city was built. (1974). *Banner of Labor: [newspaper]. October 5. P. 2.* (In Russ.).
- Ignatkin, Yu. A. (1994). *On the wild steppes of Transbaikalia (Essays on the gold of Transbaikalia)*. Chita: Chita Regional Printing House. 112 p. (In Russ.).
- JSC BR — *Archival Department of the Baley district of the Trans-Baikal Territory.* (In Russ.).
- JSC BZR — *Archival Department of the Borzinsky district of the Trans-Baikal Territory.* (In Russ.).
- JSC HR — *Archival Department of the Khiloksky district of the Trans-Baikal Territory.* (In Russ.).
- JSC ZK — *Archival Department of the Administration of the Ministry of Defense of the city of Zakamensk.* (In Russ.).
- Krasnokamensk Uranium. The history of the PPGHO in the memoirs of contemporaries. 1968—2008.* (2008). Chita: Express Publishing House. 400 p. (In Russ.).
- On assigning the status of a city of regional subordination to the working settlement of Shilka. (1951). *Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the RSFSR dated May 16.* Available at: [https://xn--e1afahbdqjz8d.xn--p1ai/blok.php?copylenco=omsu&id\\_omsu=1](https://xn--e1afahbdqjz8d.xn--p1ai/blok.php?copylenco=omsu&id_omsu=1) (accessed 16.11.2024). (In Russ.).
- On awarding the Borzya work settlement the status of a city of regional subordination. (1950). *Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the RSFSR, 713/4.* Available at: <https://zemlya-chita.ru/borzya-gorodu-50-let> (accessed 13.11.2024). (In Russ.).
- On awarding the city of Baley the status of a city of regional subordination. (1951). *Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the RSFSR, 762/9.* Available at: <https://xn--80abfhehmuat.xn--p1ai/poselenie/istoriya/> (accessed 11.11.2024). (In Russ.).
- On awarding the working settlement of Khilok the status of a city of regional subordination. (1951). *Decree of the Presidium № 731 of the Supreme Soviet of the RSFSR.* Available at: <https://xn----8sbmknfl14d.xn--p1ai/poselenie/> (accessed 15.11.2024). (In Russ.).
- On the transformation of the Baley work settlement of the Baley district of the Chita region into a city. (1938). *Resolution of the All-Russian Central Executive Committee dated February 15, 1938. Electronic Library of Historical Documents.* Available at: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/393392> (accessed 19.11.2024). (In Russ.).



- On the transformation of the Shakhty work settlement into a city of regional subordination. (1953). *Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the RSFSR*. Available at: <https://admingus.gosuslugi.ru/o-munitsipalnom-obrazovanii/istoriya/> (accessed 10.11.2024). (In Russ.).
- On the transformation of the work settlement of Severobaikalsk in the North Baikal region of the Buryat ASSR into a city of republican subordination: Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the RSFSR dated November 5, 1980. (1980). *Pravda Buryatia: [newspaper]. November 8. P. 3.* (In Russ.).
- Petrov, V. F. (2002). *The city of Khilok. The story continues*. Chita: Poisk Publ. 144 p. (In Russ.).
- Popov-Ravich, V. (2013). *Zabaikalsky city of Baley*. Chita: Print Market. 208 p. (In Russ.).
- Severobaikalsk is a Leningrad city on the BAM. The book about the builders of the Leningrad BAMstroy Construction Company. (2014). Severobaikalsk. 200 p. (In Russ.).
- The satellite goes into orbit: Vladivostok's "satellite" will become a city for people*. Available at: <https://castrussia.ru/material/sputnik-vykhodit-na-orbitu-satellit-vladivostok-a-stanet-gorodom-dlya-lyudey/> (accessed 18.11.2024). (In Russ.).
- The tungsten pearl of the country: a historical sketch*. (2014). Ulan-Ude: NovaPrint. 240 p. (In Russ.).
- Yesterday, today, tomorrow of the Dzhidinsky tungsten deposit and the city of Zakamensk, the treasury of the Republic of Buryatia. (2018). *Life of the Earth, 40 (3): 283—292*. (In Russ.).

## References

- Baldano, M. N. (2001). *Industrial development of Buryatia (1923—1991): achievements, costs, lessons*. Ulan-Ude: Publishing and printing complex VSGAKI. 431 p. (In Russ.).
- BAM continues*. (1987). Ulan-Ude: Buryat Book Publishing House. 222 p. (In Russ.).
- Baykalov, N. S. (2024). The program of economic development of the BAM zone: ideas, approaches, solutions. *Proceedings Institute of History, Archeology and Ethnography of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, 45: 25—47*. DOI: 10.24412/2658-5960-2024-45-25-47. (In Russ.).
- Bazhenov, Yu., Denezhkin, A. (2019). The Eastern polygon of Russian Railways as an example of regional integration in the Far East. *The Post-Soviet Continent, 1 (21): 57—59*. (In Russ.).
- Boronova, M. M. (2005). *Buryatia: problems of complex development of the region: (historical research experience), 1960—1990*. Ulan-Ude: Buryat State University Press. 191 p. ISBN 5-85213-798-7. (In Russ.).
- Breslavskiy, A. S. (2020). The results of the Soviet urbanization of the Chita region: structure, number and functional significance of urban settlements. *Historical Journal: scientific research, 5: 157—167*. DOI: 10.7256/2454-0609.2020.5.34014. (In Russ.).
- Budaev, D. A. (2015). *The history of the mining industry of the Buryat ASSR and its impact on the environment (1957—1991)*. PhD Diss. Ulan-Ude. 207 p. (In Russ.).
- Budko, V. V. (2005). *Features of the urbanization process in the Chita region*. PhD Diss. Ulan-Ude. 166 p. (In Russ.).
- Butukheev, V. A. (2008). *Industrial development of Transbaikalia (1960—1991)*. PhD Diss. Ulan-Ude. 238 p. (In Russ.).
- Chernova, Yu. V. (2002). *New towns of the Irkutsk region (1950—1980)*. Historical research. PhD Diss. Irkutsk. 256 p. (In Russ.).



- Dvoryadkina, E. B., Kaibicheva, E. I. (2020). New industrial cities: a methodological aspect of research. *Bulletin of the Moscow University. Series 6. Economics*, 1: 3—20. (In Russ.).
- Khalbaeva, M. M. (1988). *The creative community of workers and engineering and technical workers of the industry of Buryatia in the 1970s*. PhD Diss. Moscow. 196 p. (In Russ.).
- Konov, A. A. (2014). Formation of the state strategy of mass electrification of Ural railways in 1956—1970. In: *Ural Industrial. Bakunin readings: Industrial modernization of the Urals in the XVIII—XXI centuries*. Yekaterinburg: UrFU. 378—384. ISBN 978-5-8295-0301-7. (In Russ.).
- Konstantinov, A. V., Konstantinova, N. N. (2002). Zabaikalskaya railway. In: *The history of Transbaikalia (from ancient times to 1917): a textbook on the regional component of education*. Chita: ANO “TSNOP”; ZabGGPU. 131—136. (In Russ.).
- Kulakov, V. S. (2009). *Shilkinsky district of the Trans-Baikal Territory: Nature, history, economy, infrastructure and local lore*. Novosibirsk: Nauka Publ. 305 p. ISBN 978-5-02-023214-3. (In Russ.).
- Kutsev, G. F. (1982). *New Cities: a sociological Essay based on materials from Siberia*. Moscow: Mysl Publ. 269 p. (In Russ.).
- Lappo, G. M. (2012). *Cities of Russia. A geographer's view*. Moscow: New Chronograph. 503 p. ISBN 978-5-94881-151-2. (In Russ.).
- Lubсанov, D. D. (ed.). (1959). *Materials of the Buryat regional meeting of the Conference on the development of the productive forces of Eastern Siberia*. Ulan-Ude: Buryat Book Publishing House. 659 p. (In Russ.).
- Mezentseva, I. V. (2019). Baley: the “golden” history of the flagship of gold mining in Transbaikalia and the realities of modernity. In: *The border region in historical development: partnership and cooperation: proceedings of the international scientific and practical conference dedicated to the 80th anniversary of the Victory of the Soviet and Mongolian troops on the Khalkhin-Gol River*. Chita: ZabGU. 211—214. ISBN 978-5-9293-2389-8. (In Russ.).
- Percik, E. N. (1999). *Cities of the world: geography of world urbanization*. Moscow: International Relations. 384 p. ISBN 5-7133-0965-7. (In Russ.).
- Questions of geography. Collection 66. Cities of the world*. (1965). Moscow: Mysl Publ. 223 p. (In Russ.).
- Salakhova, L. M. (2005). *Culture of young industrial cities of Eastern Siberia in the 1950s — 80s: the experience of Bratsko-Ust-Ilimsky industrial complex*. Bratsk: State Educational Institution of Higher Professional Education “BrSU”. 222 p. ISBN 5-8166-0134-2. (In Russ.).
- Sanzhieva, T. E. (1996). *Fuel and energy complex of the republics of Siberia and its impact on their socio-economic development 1960—1985*. Ulan-Ude: Publishing House of the Buryat State University. 164 p. (In Russ.).
- Stas, I. N. (2018). *Becoming a city dweller: urbanization and population in the oil region (1960s — early 1990s)*. Kurgan: Kurgan Press House. 167 p. ISBN 978-5-6041149-5-7. (In Russ.).
- Tarmakhanov, E. E., Budaev, D. A. (2015). The coal industry of Buryatia in 1960—1991. *Bulletin of the Buryat State University*, 7: 48—50. DOI: 10.18097/1994-0866-2015-0-7-48-51. (In Russ.).
- The influence of Gusinozerskaya GRES discharges on the thermal and hydrochemical regime of Lake Gusinoe. (2017). *Izvestiya Irkutsk State University. Ser. Earth Sciences*, 22: 135—150. (In Russ.).



- Timoshenko, A. I. (2015). The Council of National Economy reform as an attempt to decentralize the management of the USSR economy: the Siberian regional aspect. *Historical and economic research*, 16 (4): 702—724. DOI: 10.17150/2308-2588.2015.16(4).702-724. (In Russ.).
- Trube, L. L., Khorev, B. S. (1970). *New cities on the map of the Motherland*. Moscow: Znanie Publ. 48 p. (In Russ.).
- Tsykunov, G. A. (1991). *Angara-Yenisei TPC: problems and experience: (Historical aspect)*. Irkutsk: Irkutsk University Press. 174 p. ISBN 5-7430-0328-9. (In Russ.).
- Vinogradov, A. (2024). Cities in Siberia, the new capital of Russia. *Atomic Strategy*, 48: 4—8. (In Russ.).
- Vlasov, G. P. (1998). *BAM: experience, lessons (1970—1990) Historical aspect*. Irkutsk: Irkutsk State University Press. 142 p. ISBN 5-8166-0028-1. (In Russ.).
- Zelyak, V. G. (2014). *Mining complex of the North-East of Russia: formation and development (late 1920s — early 1990s)*. Doct. Diss. Tomsk. 386 p. (In Russ.).
- Zhdanov, A. I. (2018). Features of railway transport and their consideration in the reform of the industry. *Bulletin of the University [State University of Management]*, 1: 74—78. DOI: 10.26425/1816-4277-2018-1-74-78. (In Russ.).

*The article was submitted 07.11.2024;  
approved after reviewing 09.12.2024;  
accepted for publication 20.03.2025.*