

# ГЕОГРАФИЯ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

УДК 94(470.5):913

DOI: 10.58529/2782-6511-2023-2-1-78-89

## **Лучников Андрей Сергеевич**

магистр географии, старший преподаватель кафедры социально-экономической географии ФГАОУВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет» (Россия, Пермь)  
ORCID: 0000-0003-3586-5525  
E-mail: aluchnikov@yandex.ru

## **Рудакова Ирина Сергеевна**

магистр географии, учитель географии МАОУ «СОШ № 3», выпускница географического факультета ФГАОУВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет» (Россия, Пермь)  
ORCID: 0000-0002-6986-1656  
E-mail: rrudakova.irina@yandex.ru

## **Чусовской городской округ в территориальной общественной системе Пермского края: историко-географический анализ**

**АННОТАЦИЯ.** Чусовской городской округ Пермского края — одно из центральных муниципальных образований на востоке региона, в пределах так называемого Горнозаводского Прикамья. В настоящее время городской округ внесен в официальный список Министерства экономического развития РФ как монопрофильное поселение со сложной социально-экономической обстановкой. Одной из причин сложившейся ситуации стало сокращение активности градообразующих функций Чусового, связанных с отсутствием диверсифицированного городского хозяйства и созданием негативного образа города. В статье на основе историко-генетического подхода и выделения основных факторов (движущих причин) характеризуются пять этапов социально-экономического развития причусовских земель и г. Чусового в составе территориальной общественной системы Пермского края. Указываются важнейшие события и решения, ставшие поворотными в истории развития территорий междуречья Чусовой и Усьвы. Определяется, что рассмотрение функций, характерных для города в прошлом, поможет обосновать перспективные направления его развития в будущем. Особое внимание при рассмотрении современного этапа развития поселения уделяется вопросам реализации концепции новой индустриальной политики, которая подразумевает модернизацию традиционных для городского хозяйства функций, появление новых видов деятельности (в рамках стимулирования среднего и малого бизнеса) и постиндустриализацию, то есть активное использование исторического и индустриального наследия Чусового для развития туристско-рекреационной сферы и иных современных сервисных видов деятельности.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** трансформация функциональной структуры, город Чусовой, моногород, неоиндустриализация, постиндустриализм

# GEOGRAPHY OF SETTLEMENTS

UDC 94(470.5):913

DOI: 10.58529/2782-6511-2023-2-1-78-89

## **Andrei S. Luchnikov**

Perm State University (Russia, Perm)

ORCID: 0000-0003-3586-5525

E-mail: aluchnikov@yandex.ru

## **Irina S. Rudakova**

Secondary Educational School № 3 (Russia, Perm)

ORCID: 0000-0002-6986-1656

E-mail: rrudakova.irina@yandex.ru

## **Chusovoy Urban District in the Territorial System of the Perm Krai: Historical and Geographical Analysis**

**ABSTRACT.** Chusovoy urban district of the Perm Krai is one of the central municipalities in the east of the region, within the so-called Gornozavodsky Prikamye. At present, the city and the territories adjacent to it are included in the official list of the Ministry of Economic Development of the Russian Federation as a single-industry settlement with a difficult socio-economic situation. One of the reasons for this situation was the reduction in the activity of the city-forming functions, associated with the lack of a diversified urban economy and the creation of a negative image of the city. Based on the historical-genetic approach and the identification of the main factors (driving reasons), the article characterizes five stages of the socio-economic development of the Chusovoy lands and the city of Chusovoy as a part of the territorial system of the Perm Krai. The most important events and decisions that have become a turning point in the history of the development of the territories between the Chusovaya and Us'va rivers are indicated. It is determined that consideration of the functions characteristic of the city in the past will help to substantiate the promising directions of its development in the future. When considering the current stage of development of the district, special attention is paid to the implementation of the concept of a new industrial policy, which implies the modernization of traditional functions for the urban economy, the emergence of new types of activities (as part of stimulating small and medium businesses) and post-industrialization, i.e. active use of the historical and industrial heritage of Chusovoy for the development of the tourist and recreational sphere and other modern service activities.

**KEYWORDS:** functional structure transformation, Chusovoy city, single-industry city, neo-industrialization, post-industrialism

### ВВЕДЕНИЕ И ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ

Сегодня г. Чусовой является важным транспортным, экономическим, культурным и спортивным центром Пермского края, значение которого тем не менее несколько уменьшилось по сравнению с советским периодом. Кроме того, город — одно из регулирующих «ядер» Горнозаводского Прикамья, небольшого ареала на востоке Уральского Прикамья, обладающего всеми признаками старопромышленной территории (см. *цв. вклейку, рис. 8*). Располагается примерно в 135 км к северо-востоку от краевой столицы, в месте пересечения региональной автодороги Кунгур – Соликамск и Горнозаводской железной дороги с р. Чусовой и ее притоками – Усьвой и Вильвой. Административный центр Чусовского городского округа, которое в 2014 г. официально признано Правительством РФ монопрофильным поселением с наиболее сложным социально-экономическим положением.

В настоящее время город находится в периоде трансформации выполняемых им в составе территориальной общественной системы (ТОС) Пермского края *функций*, под которыми мы понимаем наиболее яркие (специализированные) направления его комплексного развития, определяющие роль поселения в региональной организации общества<sup>1</sup>. Нахождение «правильных» задач (функций) развития в будущем может обеспечить создание и корректную реализацию документов территориального и стратегического планирования, решение накопившихся проблем функционирования компонентов городской ТОС, выполнение основной задачи регионального управления — повышения уровня и качества жизни населения.

Для понимания причин сложившейся социально-экономической обстановки и определения перспективных функций необходимо воспользоваться историко-генетическим (эволюционным) подходом. С его помощью можно выделить этапы формирования и развития причусовских земель, а также обосновать изменение (трансформацию) их роли в ТОС Пермского края. В качестве критериев для периодизации выступают факторы («движущие силы») развития или причины, детерминирующие изменения параметров и топологических свойств ТОС.

### ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В результате проведенного исследования нами были выделены 5 этапов формирования и развития причусовских земель в составе Уральского Прикамья (см. *таблицу*). В пределах отдельных из них на основании уточнения отдельных факторов были выделены подэтапы. Рассмотрим их подробнее.

Таблица 1

**Этапы трансформации функций причусовских земель и г. Чусового в составе Уральского Прикамья\***

Этапы	Подэтапы	Основные движущие силы	Основные функции
1. Доиндустриальный (середина XVI — конец XIX в.)	1.1. Активное расширение Русского государства на восток	Природные условия и ресурсы, административный ресурс	Аграрная (сельскохозяйственная колонизация), военно-оборонительная, добыча солей, площадка для освоения Сибири
	1.2. «Дворянские земли — дачи» наследников Строгановых	Природные условия и ресурсы, выгоды транспортно-географического положения	Аграрная, миссионерская деятельность, обслуживание транспортных потоков, лесозаготовительная
2. Индустриальный дореволюционный (конец XIX в. — 1920-е гг.)		Выгоды транспортно-географического положения	Строительство ж/д, современного металлургического предприятия

<sup>1</sup> Лучников А. С. Периодизация социально-экономического развития Пермского края на основе трансформации функций региона // Трансформация географических процессов на территории регионов России и мира. Современные проблемы географического образования в вузе и школе: материалы междунар. науч.-практ. конф. Н. Новгород, 2009. С. 112–116.

3. Период ранней советской индустриализации (1920-е — 1960-е гг.)	3.1. Первые советские пятилетки	Выгоды транспортно-географического положения, административный ресурс (советское планирование)	Развитие крупного промышленного производства (восстановление и оформление новой специализации ЧМЗ), административная (появление г. Чусового)
	3.2. Военное время	Военно-стратегическое положение, накопленные и привнесенные индустриальные традиции	Индустриально-милитаристская
	3.3. Послевоенное восстановление	Выгоды транспортного положения, административный ресурс (советское планирование), накопленные индустриальные традиции и кадры	Функция индустриального комплексообразования (начало формирования Лысьвенско-Чусовского локального ТПК)
4. Период комплексного развития (середина 1960-х — конец 1990-х гг.)		Выгоды транспортно-географического положения, административный ресурс (советское планирование), социальные преобразования позднего советского периода	Функция комплексного индустриально-социального развития (Лысьвенско-Чусовской локальный ТПК в наивысшей стадии развития)
5. Период современного развития (2000-е гг. — н. в.)		Выгоды транспортного положения, накопленные индустриальные и социально-культурные традиции, активность местного населения	Новые постиндустриальные функции при доминировании и модернизации традиционных

\* Составлено авторами на основе собственных исследований.

I этап — *доиндустриального развития (XVI–XIX вв.)*. Начальная история освоения причусовских земель, главным образом, связана с деятельностью династии Строгановых. До их прихода эта территория не входила в состав Русского государства и княжества Пермь Великая, будучи *ареалом межэтнического общения*. Основными жителями были вогулы (манси), к которым часто «наведовались», заключая договоры и браки, сибирские татары и пермское население. Еще в 1950-х гг. следы пребывания последних манси сохранялись, например, в причусовских деревнях Бабенки и Копчик. В настоящее время вогульское наследие этих земель представлено лишь в виде артефактов археологических раскопок, воспоминаний местных жителей, дневников путешественников и названий географических объектов (Пашия, Унь, Кусья, Кын, Вогульский камень и пр.). В то же время на территории до реки Чусовой проживали и предки коми-пермяков — представители родановской археологической культуры, хотя их число здесь и не было таким значительным, как в лесном Верхнекамье<sup>2</sup>. Свидетельством этому является и обозначение страны — «Пермь Великая глаголимая Чусовая», имеющееся у А. А. Дмитриева в его сборнике «Пермская старина»<sup>3</sup>.

Получившие от Ивана Грозного в 1558 г. грамоту на владение обширными пермскими землями, промышленники Строгановы, постоянно расширяя свои владения, способствовали массовой крестьянской колонизации и развитию промыслов. Вскоре были основаны Нижний (1568) и Верхний (1616) Чусовские городки, которые строились непосредственно вблизи выхода на поверхность соляных растворов. Целью появления городков была *защита соляных промыслов, пушного промысла*

<sup>2</sup> Оборин В. А. Заселение и освоение Урала в конце XI — начале XVII века. Иркутск, 1990. С. 46.

<sup>3</sup> Дмитриев А. А. Пермская старина. Пермь, 1889. Вып. I. Древности бывшей Перми Великой. С. 52.

и хлеборобных земель от вражеских набегов. Вокруг укрепленных поселений были основаны крестьянские деревни и дворы. Одной из первых в Строгановской вотчине появилось поселение (сельцо) Камасино (ныне входит в границы Чусовского городского округа). Впервые оно (как и Калинов луг, ныне с. Верхнее Калино) упоминается в 3-й Строгановской летописи за 1623 год (по другим сведениям — в 1579 г.), составленной Михаилом Кайсаровым по царскому указу. Уже тогда здесь было около десяти дворов с семьями русских, православных христиан, которые обосновались здесь задолго до того, когда официально начали вести государственный учет земель и населения. Многие бежали сюда от царских репрессий, набегов инородцев. Чусовские земли, богатые рыбой и зверем, были для них благодатным и приемлемым, отдаленным и глухим краем. Им пришлось выдержать противостояние и с коренным населением, воспринимавшим новых поселенцев не совсем дружелюбно.

Нельзя не отметить и *миссионерской деятельности*, развивавшейся параллельно с сельскохозяйственным освоением чусовских земель. Согласно местным легендам, еще в 1576 г. вблизи Чусовских городков поселился Св. Трифон Вятский, живший отшельником. Позднее, в месте, где святой построил небольшую часовню, был основан мужской монастырь, упраздненный в 1764 г. Через сто лет, в 1864 г., на этом месте была возведена каменная Успенская церковь, действующая и сегодня.

В конце XVI в. Нижне-Чусовской городок стал отправной точкой похода Ермака в Сибирь с целью освоения новых восточных земель. С того момента и до настоящего времени существенную роль играет *транзитное положение причусовских земель*. Как отмечает Ю. К. Николаев<sup>4</sup> (2015), еще в конце XVI в. существовала неофициальная дорога за Урал вдоль Чусовой. В 1647 г. в Нижнем Чусовском городке упоминается Государев таможенный двор, но он все же не совсем эффективно работал, и многие грузы по реке провозились без уплаты 10 %-ной пошлины. Будучи опасным конкурентом официальной Бабиновской дороге из Соликамска в Верхотурье, по царскому указу 1683 г. этот путь был закрыт в связи со своим «воровским» (то есть нелегальным) происхождением. Чуть позже здесь в связи с развитием уральской металлургической базы р. Чусовая становится единственным возможным и удобным путем сообщения между заводами восточного склона Урала и рынками сбыта в европейской России. Сплав первого железного каравана по р. Чусовой был осуществлен в 1703 г. Вплоть до постройки Горнозаводской железной дороги (третья треть XIX в.) река использовалась как важная транспортная магистраль для перевозки уральского металла.

После усиления транспортной функции Чусовой значимость этих земель увеличилась, что потребовало привлечения нового населения. Именно в начале XVIII в. рядом с Камасино возникают новые деревни Шибаново, Ерзовка, Чунжино, Закурье, Кошково, Мульково, а на другом берегу — Калапово. Сегодня многие из них являются отдельными участками г. Чусового с преобладанием одноэтажной (дачной) застройки (см. цв. вклейку, рис. 9). На современной территории Чусовского металлургического завода, между реками Чусовая и Усьва, появились деревни Митрофановка и Шалдино (ныне не существуют). Камасино становится центральным местом. Как доказательство, к 1775 г. в селе была построена и освящена ныне существующая церковь Рождества Пресвятой Богородицы.

В XVIII в. произошло разделение владений Строгановых и передача земель различным дворянским семьям в результате династических браков. Военно-оборонительная функция и добыча соли сошли на нет. На землях князей Шаховских и Голицыных зарождается металлургическая промышленность (Архангело-Пашийский, Лысьвенский, Кыновский и пр. заводы). В связи с развитием выплавки чугуна активизировалась лесозаготовка. В то же время доминирующей оставалась сельскохозяйственная функция.

II этап — *индустриальный дореволюционный (конец XIX в. — 1920-е гг.)*. Он ознаменовал новую жизнь, связанную с реализацией выгод географического положения (в 1878 г. рядом с с. Камасино была проложена трасса Уральской Горнозаводской железной дороги), а также развитием индустриальных технологий (рис. 1). Важно отметить, что, в отличие от многих иных старинных заводов Урала, не сырьевой, а транспортный фактор и наличие трудовых ресурсов (свободного крестьянского населения и привлеченных мигрантов из татар) способствовали строительству Чусовского металлургического завода (ЧМЗ, 1879–1882 гг.). Это первый завод нового типа на Урале.

<sup>4</sup> Николаев Ю. К. Историческая география Пермского края. Избранные главы: учеб. пособие. Пермь, 2015. С. 16–17.

Он строился по французскому проекту, в соответствии с техническими стандартами Европы. Завод стал первым на западных склонах Урала производственным объектом, включающим полный цикл металлургического передела. Он включил в себя основные доменный, мартеновский (сталелитейный), прокатный цеха, а также вспомогательные мостокотельное, механическое, транспортное отделения. В отличие от старых предприятий, не имел заводского пруда, так как основывался на паровых двигателях и электричестве и по суммарной мощности паровых двигателей уступал в губернии лишь Пермским пушечным заводам.

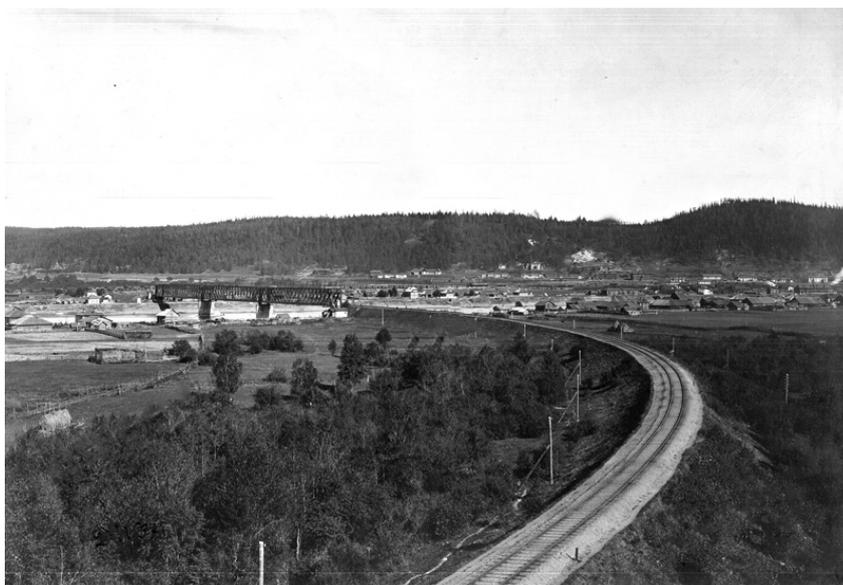


Рис. 1. Панорама поселка Чусовского завода и железнодорожного моста через р. Чусовую (конец XIX — начало XX в.). ГАПК. Ф. ф-60. Оп. 60 п. Д. 394. URL: [http://www.archive.perm.ru/about/news/chusovoy-85-years-in-the-status-of-the-city/?special\\_version=Y](http://www.archive.perm.ru/about/news/chusovoy-85-years-in-the-status-of-the-city/?special_version=Y) (дата обращения: 07.05.2022)

Вместе с постройкой нового завода в традициях Горнозаводского Урала возник и заводской поселок. В отличие от более ранних аналогов, он рос без плана, занимая пространство от реки до нагорной части. К 1885 г. на ул. Большой (ныне — ул. Ленина) был построен квартал из шести домов, в т. ч. дом управляющего. В противоположную сторону росли деревянные бараки для рабочих и торговые ряды (например, современные микрорайоны Красный поселок, Дальний Восток). Для инженеров и техников французского происхождения, руководивших работой завода, на берегу Чусовой, около современного автомобильного моста, были построены 45 домов, имевших от 2 до 5 комнат, кухню, прихожую, надворные постройки. После 1917 г. этот квартал был прозван «французским». Это же название получила и улица, не сохранившаяся до наших дней<sup>5</sup>. Кроме того, в орбиту расселения рабочих Чусовского завода стали вовлекаться и ближайшие деревни. Так, первые дома рабочих в дер. Чунжино, расположенной на противоположном берегу, напротив «французского квартала», стали строиться в 1900-х гг. Между обоими берегами была построена речная переправа.

Несмотря на то, что вся жизнь поселка Чусовского завода была теснейшим образом ориентирована на само предприятие, о чем живописно свидетельствует и его название, помимо селитебных и промышленных объектов в нем стали появляться здания с иными функциями. Так, в пространстве между современными ул. Ленина и Фрунзе в 1890 г. была выстроена церковь Святой

<sup>5</sup> Овсянникова Т. И. Обзорная экскурсия по историческим и памятным местам г. Чусового. URL: <http://iro.perm.ru/content/files/Ovsyannikova-TI.pdf> (дата обращения: 07.05.2022). В настоящее время название «Улица Французская» в г. Чусовом носит участок автодороги, являющийся продолжением ул. Механической от места пересечения с ул. Трудовой до автомобильного моста, и остановка общественного транспорта

Ксении Римлянки (точное место до конца не определено), способная вмещать до 1 тыс. прихожан<sup>6</sup>. В конце XIX в. в нагорной части появляется Больничная гора, где разместилась заводская больница. В целом надо отметить, что в конце XIX — начале XX в. поселок представлял собой относительно компактную территорию, вытянутую вдоль р. Чусовой и заполнявшую нижнюю часть речной долины от ст. Чусовская на востоке до Соликамского тракта на западе (рис. 2).

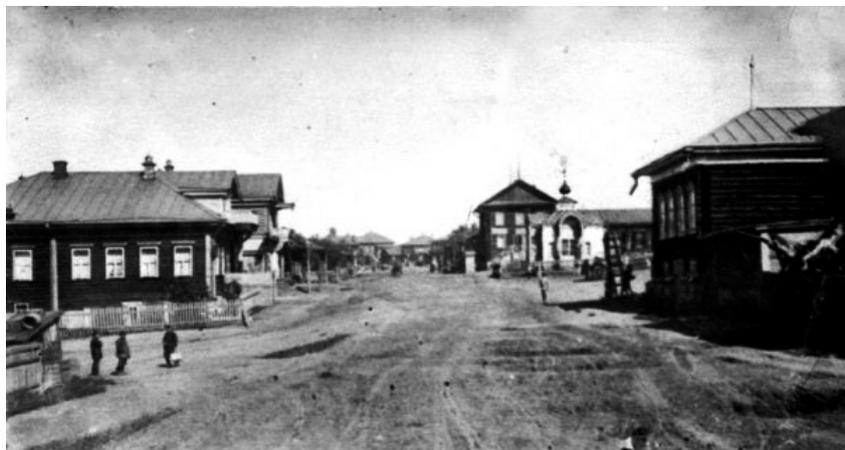


Рис. 2. Жилые кварталы поселка Чусовского завода и церковь Св. Ксении (фото начала XX в.). Информационный портал г. Чусового. URL: <https://chus-info.ru/main/foto/istoriya.html> (дата обращения: 07.05.2022)

До 1917 г. завод выпускал мартеновскую сталь и различные виды сортопроката, в т. ч. для железной дороги и строительства. Мостокотельный цех специализировался на проектировании и ремонте мостовых переходов. Благодаря своей технологической мощи завод не только успешно перенес спад уральской промышленности в начале XX в., но и еще более окреп в годы Первой мировой войны. Этап прервался Гражданской войной и остановкой работы предприятия.

III этап — *период первых советских пятилеток (1920-е — 1960-е гг.)*. В этот период было не только возвращено заводское оборудование, утраченное в годы становления советской власти, но и с помощью оставшихся инженеров вновь налажено производство чугуна, стальных и мостовых конструкций. Позднее специализация завода была переориентирована под выпуск проката и сталей высокого качества, необходимых для создания рессорной полосы в нуждах тракторостроения. В 1936 г. впервые в СССР на заводе было открыто производство феррованадия, важной легирующей добавки для предприятий военного машиностроения.

Вместе с ростом промышленной мощи в поселке разворачивалось плановое социальное и жилое строительство. Еще до войны началась застройка левобережной части города в пос. Чунжино и Первомайский (рядом с современной площадью Металлургов) в связи с нехваткой мест около завода — производственная площадка занимала большую часть Старого города. Модернизация и расширение предприятия вызвало массовый приток населения, место которому в пространстве между рекой и водоразделом категорически не хватало. Активно заполняется новыми деревянными домами пространство между Чусовой и Усьвой, к западу от промышленной площадки завода. В 1930-е гг. заселяются микрорайоны Лисьи Гнезда, Углежжение. Основными жителями их стали ссыльные и спецпереселенцы. Позднее здесь стали селиться и заводские рабочие. Сегодня эта часть города — микрорайон Сплавщиков. Название дано по «сплавной» конторе, занимавшейся выловом древесины, сплавлявшейся молевым способом до 1950-х гг. В 1920-е гг. на ул. Ленина строятся здание администрации, первая аптека, центральный гастроном, детская поликлиника и пр., благоустраивается местная больница. В 1930-е гг. строится кинотеатр «Луч», из шлакоблоков

<sup>6</sup> Потерянный храм / Чусовой информер: новостной портал. URL: <https://chusinform.ru/blog/2015-08-12-1947> (дата обращения: 07.05.2022).

возводятся первые трехэтажные жилые дома на «больничной горке», обновляются дома вокруг железнодорожной станции. В 1933 г. рабочий поселок Чусовой получает статус города.

Во время Великой Отечественной войны городское хозяйство было переведено на нужды фронта. Уже к 1 января 1942 г. население Чусового увеличилось более чем на четверть (на 11 тыс. чел.), в т. ч. чусовляне приняли более 4 тыс. детей из Ленинграда и северо-западных областей. Кроме того, в городе работали три эвакуогоспиталя (еще один — в пос. Верхнечусовские Городки)<sup>7</sup>. На заводе была построена новая доменная печь для выпуска высокопрочных бронебойных марок стали, выпускались толстый броневой лист для танков и тонкий — для лысьвенских касок, фугасные огнеметы, боеголовки снарядов для «катюш», корпуса осколочных снарядов к противотанковым пушкам и другая продукция. Выпущенный в мостокотельном цехе в 1941 г. бронепоезд № 758 «Чусовской рабочий» / «Николай Щорс» был оснащен качественной броней из термически обработанной легированной хромом стали. Кроме того, на свою площадку завод принял оборудование с эвакуированных металлургических предприятий Днепропетровска, Енакиево, Керчи и Липецка. За годы войны предприятие выросло в комбинат, производящий 15 видов высококачественной стали, 72 профиля проката, феррованадий, с широким набором производственных связей<sup>8</sup>. В кооперации с заводом работали шахты на месте освоенного в 1942 г. Скальнинского месторождения углей (ныне — пос. Скальный), хромитовая шахта в пос. Сараны Горнозаводского района, деревообрабатывающий комбинат в пос. Лямино (основан в 1930-е гг.), отделение завода «Уралдомнаремонт» (1944 г.); развивалось производственное, транспортное и энергохозяйство.

Сразу после войны завод был вторым по мощности после Серовского среди старых уральских предприятий. Он выпускал чугун, ванадиевую сталь и прокат для изготовления рессор. Его изделия получали все автомобилестроительные заводы страны<sup>9</sup>. На основе кооперации с ним возникли новые предприятия: завод «Брусчатка», ремонтно-механический завод, по добыче флюсовых известняков, а также предприятия, обслуживающие потребности местного населения (мелькомбинат, хлебо- и молокозаводы). Таким образом, формируется основа для создания в будущем Лысьвенско-Чусовского локального ТПК. Сам Чусовой стал организующим центром большой территории, крупным административным и транспортным узлом с населением 63,7 тыс. чел. (1969)<sup>10</sup> (см. *цв. вклейку, рис. 10*). В конце 1940-х гг. началось заселение «Солнечной горки» (микрорайон Металлургов), расположенной южнее пос. Первомайский. В это же время благоустраивается и получает свой современный вид ул. Ленина: ее основные здания, в т. ч. жилые двухэтажные дома, были построены в стиле сталинского ампира, или сталианса.

Однако все усилия по модернизации городской инфраструктуры на правом берегу не имели большого экистического эффекта, так как население города увеличивалось быстрее, чем число селитебных и социальных объектов. Кроме того, большую сложность создавала экологическая ситуация. Площадка ЧМЗ, располагавшаяся в пойме и нижней террасе Чусовой, была окружена относительно невысокими «горами», что способствовало застаиванию загрязненного воздуха, оседанию аэрозолей и металлических частиц в пределах городского пространства. В этой связи остро встал вопрос о переносе части социально-бытовых объектов, а главное, жилых кварталов на левобережье. В 1964 г. был построен автомобильный мост (Ермаковский), надежно соединивший территорию, предназначенную для нового освоения, с заводом. С этого времени начинается застройка микрорайонов Нового города.

IV этап — *период комплексного развития (середина 1960-х — конец 1990-х гг.)*. На данном этапе развития происходит «сплочение» локального территориально-производственного комплекса (ЛТПК) Лысьвенско-Чусовского микрорайона, который в советский период представлял собой систему разнообразных промышленных и инфраструктурных сочетаний. Ведущим ЭПЦ микрорайона выступал пирометаллургический цикл черных металлов, который был представлен комбинатом полного цикла в Чусовом, доменным заводом в пос. Пашия, передельными заводами в г. Лысьве,

<sup>7</sup> Чусовой героический. Когда гремела война / сост. А. М. Кардапольцева. СПб., 2015. С. 25.

<sup>8</sup> Там же. С. 31.

<sup>9</sup> Комар И. В. География хозяйства Урала. Порайонная экономико-географическая характеристика. М., 1964. С. 173.

<sup>10</sup> Пермская область. Административно-территориальное деление на 1 июля 1969 г. Пермь, 1969. С. 10.

пос. Бисер, Теплая Гора. Крупнейшим комбинатом ЛТПК был ЧМЗ. Рудное сырье комбинат получал из Качканарского ГОКа и Нижнетагильского завода, а кокс — с завода в Губахе, позднее — из Нижнего Тагила<sup>11</sup>. Новые технологические возможности завода (построена новая мартеновская печь, реконструированы прокатные станы) способствовали формированию взаимозависимостей с другими предприятиями. Последним из значительных преобразований на ЧМЗ стало строительство нового авторессорного цеха в 1975 г., считавшегося самым масштабным в Европе.

Максимального развития достигла социальная инфраструктура: в 1960–1980-е гг. активно возводились многоэтажные кварталы Нового города, одного из самых удобных для жизни на территории Пермской области. К 1975 г. завершилось строительство микрорайона «Б», где преобладают пятиэтажные хрущевки. В 1976-м — начале 1980-х гг. велась застройка микрорайона «А» с первыми в Чусовом девятиэтажными домами, современными спортивными и детскими площадками, 4 детскими садами и 3 новыми школами. Примерно в это же время возведен микрорайон «Учебные заведения» с техническими училищами № 9 и 93 (ныне объединены в Чусовской индустриальный техникум), средней школой № 7 и общежитием медицинского училища. На окраине Нового города был заложен городской парк, на ул. Пионерской (ныне — Сивкова) — новый больничный городок на 1 тыс. мест<sup>12</sup>. Буквально за 25 лет благодаря кварталам Нового города Чусовой сильно преобразился: сегодня именно здесь проживает большая часть горожан. В 1970-х гг., после волны спортивных успехов, по-особому зазвучали имена спортивных баз «Огонек» и «Металлург». Первая из них стала всесоюзным центром подготовки горнолыжной и санной команд страны на Олимпийские игры и чемпионаты мира.

В то же время, несмотря на внешние признаки благополучия, в городе наметились отдельные признаки депрессивного развития. Так, постоянной стала тенденция по сокращению населения города (до 58,1 тыс. чел. в 1990 г.)<sup>13</sup>, пришло осознание проблемы экологической опасности, сложившейся вокруг поселения.

У этап — *современное развитие (2000-е гг. — н. в.)*. В 2000-е и особенно в середине 2010-х гг. явно обострились проблемы социально-экономического характера, которые сегодня можно назвать перманентными и исторически обусловленными. Первый значительный «удар» завод получил еще в кризисные 1990-е гг., когда стала ощущаться проблема низкой рентабельности производства черных металлов (особенно чугуна и стали) на изношенном оборудовании старых заводских цехов, узости ассортимента продукции и влияния китайского фактора на мировой и отечественный рынки металлов. Проблемы в связи с уменьшением объемов перевозки промышленных грузов стала испытывать ст. Чусовская (притом что ОАО «РЖД» продолжает оставаться вторым по значимости работодателем в городе).

В 2010-е гг. был подготовлен проект строительства современного сталетрубопрокатного цеха при сохранении авторессорного производства<sup>14</sup>. Однако мировые и российские тренды 2012–2014-х гг. на снижение экономической активности, понижение стоимости нефти, а также корпоративные причины внутри АО «Объединенная металлургическая компания» (владелец завода) повлияли на отмену этого проекта. В результате завод, лишившись большей части своих корпусов (в том числе доменного и сталелитейного), превратился из комбината полного цикла в прокатное предприятие. Общее сокращение работающих за 1990–2010-е гг. составило более 5 тыс. чел.

В результате произошедших изменений значительно трансформировалась роль города в ТОС Пермского края. Во-первых, он превратился из среднего по людности города в малый. Во-вторых, сузилась до микроуровня (муниципального образования) его агломерационная сила. В результате перестал существовать Лысьвенско-Чусовской ЛТПК, что сказалось на связности и сбалансиро-

<sup>11</sup> Рудакова И. С. Территориально-отраслевые трансформации в промышленных комплексах периферии Пермского края (на примере Лысьвенско-Чусовского микрорайона) // Сборник статей XV Большого географического фестиваля. СПб., 2019. С. 1111–1116.

<sup>12</sup> Филипец В. В. Как строился Новый город. URL: <http://chus-kraeved-muzeum.ru/o-muzee/publications/naschi-izdaniya/169-2012-03-22-04-07-35> (дата обращения: 07.05.2022).

<sup>13</sup> Народное хозяйство Пермской области в 1986–1990 гг.: стат. сб. Пермь, 1991. Ч. 1. Социальное развитие. С. 27.

<sup>14</sup> Пономарев В. Трубы из Чусового // Expert-online. 2012. 24 июля. URL: <http://expert.ru/2012/07/24/truby-iz-chusovogo/> (дата обращения: 07.05.2022).

рованности территориальной организации промышленного комплекса Пермского края в целом. В-третьих, передача многих подшефных заводу социально-культурных учреждений в муниципальную собственность привела к их частичному закрытию, деградации жилищно-коммунального хозяйства микрорайонов Старого города (зоны, непосредственно прилегающей к заводу). В целом изменения в промышленном комплексе моногорода Чусовой повлияли на сокращение целостности системы расселения востока Пермского края, деградацию социальной сферы, ухудшение экологической ситуации, усугубление депопуляционных процессов.

События последних 20 лет показали, что традиционные функции Чусового (доминирующая промышленного производства и подчиненные ему транспортная и социальная) не способны стать драйвером роста в новом столетии. Они не соответствуют ни современному технологическому укладу, ни экономическим задачам развития, ни запросам населения. В этих условиях должна быть проведена корректная работа по выявлению перспективных направлений социально-экономического развития города в будущем.

На основании проведенного в апреле 2019 г. опроса экспертов<sup>15</sup> нами установлено, что в качестве таковых могут быть выступить: 1) модернизированная промышленная; 2) транспортно-логистическая; 3) спортивно-туристская; 4) социально-культурная; 5) экологическая.

Согласно мнению специалистов, доминирующей в ближайшие десятилетия останется *промышленная функция*, но она будет модернизирована на основе концепции новой индустриальной политики. Уже сегодня на ЧМЗ принята программа по расширению ассортимента выпускаемой продукции: реализуется проект «СОРТ», в результате которого на заводе будет выпускаться также арматура и металлические мелкопрокатные изделия. Диверсифицируется и линейка основного рессорного производства: до введения антироссийских санкций завод работал не только с автомобильными предприятиями России, но и с иностранными брендами — Volvo, Ford. Для них была разработана новая рессора Springer. Сегодня есть проекты по усилению кооперации с транспортно-строительными корпорациями Китая. Кроме того, в рамках индустриальных парков ТОСЭР «Чусовой» (статус присвоен в марте 2017 г.) появляются иные промышленные предприятия, как в рамках традиционных для района видов деятельности — лесопереработка, металлообработка, текстильная промышленность, так и совершенно новых — электротехника, автокомпоненты, модульное домостроение и пр. Инновационное направление имеет и перспективное производство теплоизоляционных и иных материалов на основе переработки базальтов. К маю 2019 г. создано уже более 450 новых рабочих мест<sup>16</sup>, к концу 2022 г. — уже более 1000. При этом важно, что данные предприятия — это представители малого и среднего бизнеса.

В то же время важным для города будет являться активизация и постиндустриальных функций. Здесь также должна быть высока роль проектной деятельности, активности местного сообщества и предпринимателей. *Туристско-рекреационное направление* может быть представлено не только традиционными речными сплавами и посещениями пещер — большее внимание следует уделить историко-культурному наследию причусовских земель (в рамках литературного, историко-познавательного, промышленного, паломнического, мемориального, фестивального и пр. видов туризма)<sup>17</sup>. Еще десять лет назад никакого городского туризма в Чусовом не было — не было создано ни одного пешеходного уличного маршрута, практически не существовало туристско-аттрактивных мест и музейных объектов. Чусовой оставался местом размещения сплавщиков, заканчивавших в городе свои путешествия. Наиболее интересные объекты — горнолыжный комплекс «Такман» (основан в 1999 г.) и Этнографический парк истории р. Чусовая — расположены за городом и с городским туризмом не были связаны. Ситуация значительно изменилась в конце 2010-х гг. Благодаря активности местных властей, населения и бизнес-групп были созданы путеводители по городу, проложены велосипедные и пешеходные прогулки по улицам, разработаны тематические маршруты «Городские легенды», «Астафьевская линия», «Мосты Чусового», организованы аншлаги, смотровые площадки вокруг города; город был украшен

<sup>15</sup> Рудакова И. С. Моногород Чусовой в региональной экономической системе Пермского края // Географическое изучение территориальных систем: матер. всерос. науч.-практ. конф. студ., асп., молодых ученых. Пермь, 2019. С. 67–74.

<sup>16</sup> Там же.

<sup>17</sup> Лучников А. С. Туризм в Горнозаводском Прикамье: роль в трансформации функций территории и проблемы развития // География и туризм. 2019. № 1. С. 84–91.

новыми арт-объектами, малыми архитектурными формами и стеновыми граффити. Информация о туристском потенциале Чусового появилась в интернет-среде. Сегодня в городе помимо краеведческого музея и парка р. Чусовой под открытым небом функционирует также Музей тылового госпиталя, принимает посетителей корпоративный музей АО «Чусовской металлургический завод» (с возможностью зайти на производство); проводятся три крупных фестиваля: зимний «Катерина-санница» (для любителей санного спорта), летний «Смотрины на Красной горке» (фестиваль лыжников-фристайлистов), «Астафьевские чтения» (в память о широко известном советском писателе-фронтовике В. П. Астафьеве, начавшем свою литературную карьеру в городе). В последние годы все чаще ведутся разговоры о поиске привлекательного туристского бренда для Чусового<sup>18</sup>. Многие эксперты сходятся во мнении, что им могло бы стать имя легендарного казачьего атамана Ермака Тимофеевича, вышедшего на покорение Сибири из чусовских земель.

На увеличение туристской привлекательности Чусового будет работать и спортивная слава города. Принято решение о федеральной помощи в совершенствовании инфраструктуры спортивной школы олимпийского резерва по зимним видам спорта «Огонек» имени Л. Д. Постникова, в т. ч. модернизации санной трассы. В течение последних 50 лет школа воспитала не одного чемпиона СССР или России, призеров и победителей чемпионатов Европы, мира и Олимпийских игр по могулу (дисциплина лыжного фристайла) и санному спорту. Среди уроженцев города — известные спортсмены С. Шуплецов, А. Смышляев, Т. Иванова, А. Смирнова, Р. Шарифулин и многие др. Еще одно место подготовки спортсменов в городе — лыжная база «Металлург», воспитавшая олимпийского чемпиона по лыжным гонкам М. Т. Девятьярова. В целом туристская и спортивная привлекательность поможет социально-культурному развитию города, решению его экологических проблем, созданию благоприятного образа и исправлению проблем в городской среде. Уже имеется подобный пример. Он связан с реализацией проекта «Чусовские атланты», мероприятия в рамках которого ревитализируют центральную в Старом городе улицу Ленина.

Еще одна перспективная функция, которая способна стать стимулом социально-экономического развития Чусового, — *превращение города в транспортно-логистический узел* в пределах коридора взаимодействия Среднего Урала со Средней Сибирью. У города исключительно выгодное транспортно-географическое положение. Он находится на пересечении железнодорожных и автомобильных путей из Перми в Нижний Тагил и из Соликамска на Башкортостан и Челябинскую область. В будущем, при возможном строительстве железной дороги по проекту «Белкомур» (Белое море — Коми — Урал) иили другой магистрали, которая свяжет Средний Урал с природно-ресурсными богатствами Полярного Урала, Чусовской транспортный узел будет способен обеспечить выход грузов с Европейского Севера на Урал, Среднюю Азию, Сибирь и Дальний Восток<sup>19</sup>. Уже к 2030 г. трасса Северного широтного коридора (Пермь — Нижний Тагил — Серов — Ханты-Мансийск — Томск) должна быть признана федеральной автодорогой, обеспечивающей выход из промышленно развитого Урала к сырьевым запасам Средней и Юго-Западной Сибири. В рамках реализации этого проекта в г. Чусовом построен транспортный обход города по направлению Пермь — Горнозаводск.

### Выводы

Использование историко-генетического подхода позволило выделить пять этапов социально-экономического развития территории Чусовского городского округа в составе территориальной общественной системы Пермского края. Для каждого этапа характерны уникальные движущие силы и процессы, а следовательно, и доминирующие территориальные функции.

Первый этап можно назвать природно-обусловленным, ведь развитие причусовских земель было связано с извлечением и использованием природно-ресурсных богатств (соль, почвенное плодородие, древесина). Безусловно, нельзя не отметить и исторических причин по консолидации централизованного Московского (Русского) государства, расширению его территории, созданию вотчины Строгановых и увеличению ареала расселения русского населения.

<sup>18</sup> Чусовой. Культурный код. Пермь, 2018. С. 225–234.

<sup>19</sup> Николаев Р. С., Лучников А. С. Эффективность пространственной организации внутрирегиональной транспортной сети (на примере железнодорожного транспорта Пермского края) // Географический вестник. 2018. № 4 (47). С. 44–53.

Второй этап базировался на выгоды транспортно-географического положения причусовских земель и использовании местного трудового населения. Эти преимущества способствовали появлению важнейшей функции территории — промышленной и появлению поселка, а затем г. Чусового.

Следующие (советские) этапы были связаны с разворачиванием вокруг транспортной и промышленной функций новых задач по развитию города: административных, селитебных, социально-культурных и пр.; усложнением городского пространства; ростом значения города в ТОС Уральского Прикамья. При этом усложнялась и сама промышленная функция, особенно в послевоенное время, когда в пределах востока Пермской области складывался Лысьвенско-Чусовской локальный территориально-производственный комплекс.

В условиях современного, пятого, этапа развития Чусового наблюдается снижение значения традиционных для города функций, доминировавших в прошлом. Сегодня уже понятно, что они не способны стать локомотивом будущего. Таким образом, диверсификация функций — тот результат, к которому следует стремиться Чусовому для решения проблемы монопрофильности. Изменения в хозяйстве будут способствовать социально-демографическим улучшениям и повышению комфортности проживания населения. Вместе с этим произойдет повышение роли Чусового как важного центра в региональной экономической системе Пермского края и укрепление ее как единого целого.

### References

- Chusovoy. *Kul'turnyy kod* [Chusovoy. Cultural code]. Perm: Liter-A Publ., 2018. (In Russian).
- Komar I. V. *Geografiya khozyaystva Urala. Porayonnaya ekonomiko-geograficheskaya kharakteristika* [Geography of the Urals Economy. Regional Economic-Geographical Characteristics]. Moscow: Nauka Publ., 1964. (In Russian).
- Luchnikov A. S. [Periodization of the Socio-Economic Development of the Perm Krai Based on the transformation of the Region's Functions]. *Transformatsiya geograficheskikh protsessov na territorii regionov Rossii i mira. Sovremennyye problemy geograficheskogo obrazovaniya v vuze i shkole: materialy mezhdunar. nauch.-prakt. konf.* [Transformation of Geographical Processes in the Regions of Russia and the World. Modern Problems of Geographical Education in High and Secondary School: Materials of the International Sci.-Practic. Conf.]. Nizhniy Novgorod: Izd-vo Nizhegorod. gos. ped. un-ta Publ., 2009, pp. 112–116. (In Russian).
- Luchnikov A. S. [Tourism in the Gornozavodsky Region: A Change in the Functions of the Territory and Problems of Development]. *Geografiya i turizm* [Geography and Tourism], 2019, no. 1, pp. 84–91. (In Russian).
- Nikolaev R. S., Luchnikov A. S. [Spatial Organization of the Regional Transport Network and Its Efficiency (A Case Study of Railway Transport in the Perm Region)]. *Geograficheskiy vestnik* [Geographical Bulletin], 2018, no. 4 (47), pp. 44–53. DOI: 10.17072/2079-7877-2018-4-44-53 (In Russian).
- Nikolaev Yu. K. *Istoricheskaya geografiya Permskogo kraja. Izbrannyye glavy: ucheb. posobiye* [Historical Geography of the Perm Krai. Selected Chapters: Study Guide]. Perm: Izd-vo Perm. gos. nats. issled. un-ta Publ., 2015. (In Russian).
- Oborin V. A. *Zaseleniye i osvoyeniye Urala v kontse XI — nachale XVII veka* [Settlement and Development of the Urals in the Late 11<sup>th</sup> — Early 17<sup>th</sup> Century]. Irkutsk: Izd-vo Irkut. un-ta Publ., 1990. (In Russian).
- Rudakova I. S. [Monotown Chusovoy in the Regional Economic System of the Perm Krai]. *Geograficheskoye izucheniye territorial'nykh sistem: materialy vseros. nauch.-prakt. konf. studentov, aspirantov, molodykh uchennykh* [Geographical Study of Territorial Systems: Materials of All-Russian Sci.-Practic. Conf. Of Students, Postgraduate Students & Young Scientists]. Perm: Izd-vo Perm. gos. nats. issled. un-ta Publ., 2019, pp. 67–74. (In Russian).
- Rudakova I. S. [Territorial and Sectoral Transformations in the Industrial Complexes of the Periphery of the Perm Krai (On the Example of the Lysva-Chusovskoy Microdistrict)]. *Sbornik statey XV Bol'shogo geograficheskogo festivalya* [Collection of Articles of the 15<sup>th</sup> Big Geographical Festival]. Saint Petersburg: Kalligraf Publ., 2019, pp. 1111–1116. (In Russian).

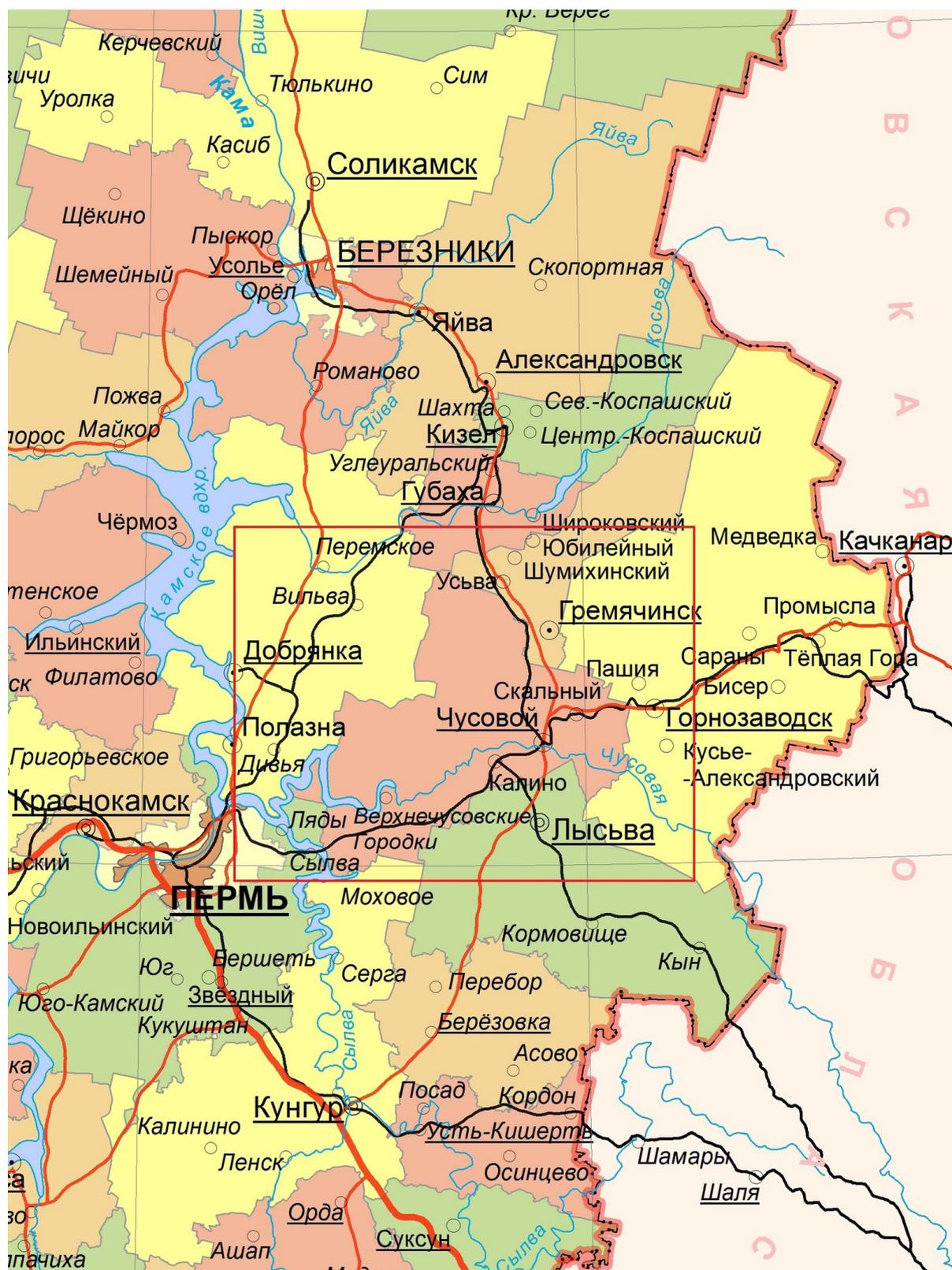


Рис. 8. Географическое положение Чусовского городского округа Пермского края. Фрагмент карты «Административно-территориальное деление» из атласа «География Пермского края»: учебно-справочное пособие / под ред. А. А. Зайцева, С. В. Пьянкова, Н. В. Бажуковой. Пермь, 2020. С. 3. Масштаб 1:2500000

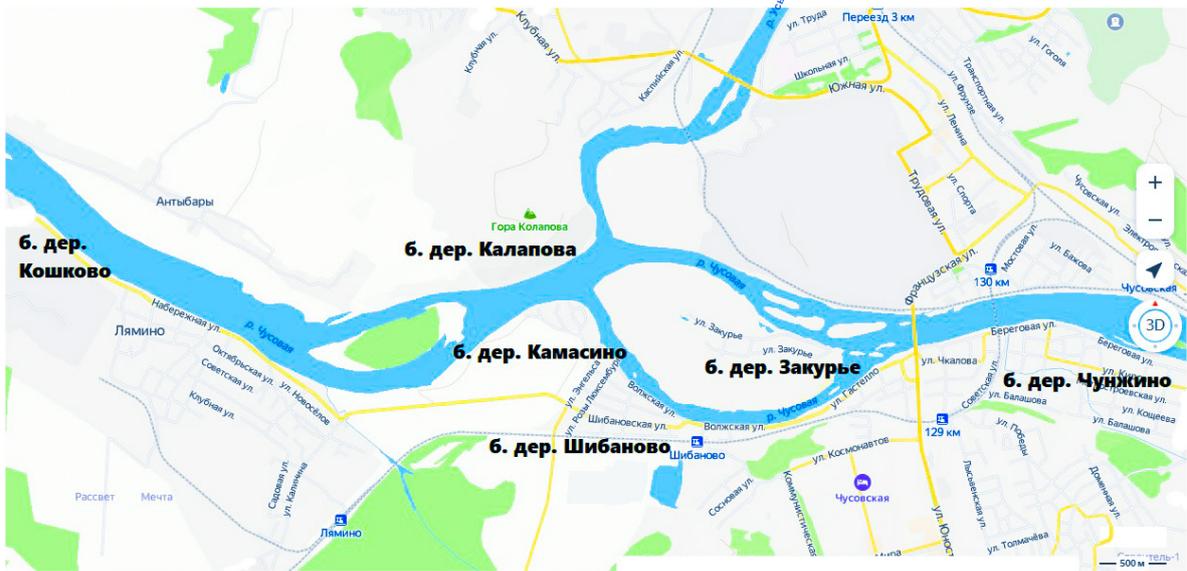


Рис. 9. Бывшие деревни Камасинской волости в составе городской территории Чусового (составлено А. С. Лучниковым на основе использования сервиса Яндекс.Карты)

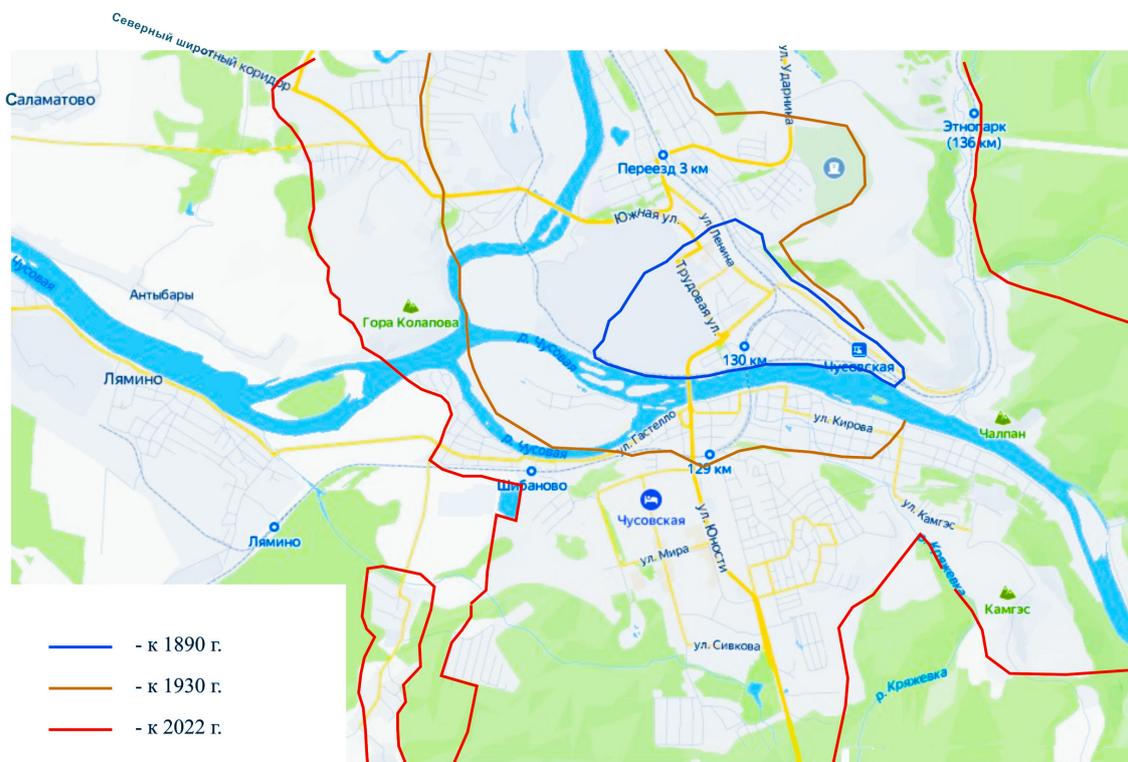


Рис. 10. Расширение территории г. Чусового в XIX–XXI вв. (составлено А. С. Лучниковым на основе использования сервиса Яндекс.Карты)