

Научная статья

УДК 94(47+57):364.122.5

<https://doi.org/10.22405/2712-8407-2024-3-86-97>

## БЛАГОУСТРОЙСТВО ГОРОДОВ НАЦИОНАЛЬНЫХ АВТОНОМИЙ САЯНО-АЛТАЯ В 1945 – 2020 ГГ.

**Елена Евгеньевна  
Тиникова**

---

Хакасский научно-исследовательский  
институт языка, литературы и истории  
Абакан, Россия, [lena.tinikova@mail.ru](mailto:lena.tinikova@mail.ru)  
<https://orcid.org/0000-0002-5501-8940>

---

**Аннотация.** Статья посвящена урбанизации Алтая, Тувы и Хакасии. Цель публикации – проследить динамику благоустройства городских территорий в указанных национальных автономиях в период с 1945 по 2020 г. Для этого проанализированы данные официальной статистики, а также полевые материалы автора, собранные в ходе проведения исследования в 2020 г. Особое внимание уделено специфике благоустройства городов региона, обусловленной поздним характером урбанизации, географическим расположением, уровнем развитости инженерной и транспортной инфраструктуры, принципами финансирования данной сферы.

Показано, что задачи благоустройства городских территорий Сибири стали особой заботой со стороны государства лишь с середины XX в. С учетом большого отставания благоустройства городских улиц сибирских городов от среднероссийских показателей местным администрациям необходимо было выработать целый комплекс механизмов, направленных на сокращение данного разрыва. В статье рассмотрены вопросы внешнего благоустройства улиц, которое формировалось за счет асфальтирования дорог, оформления тротуаров, площадей и других общественных зон, их озеленения и искусственного освещения, создания системы сооружений санитарной уборки поселений и водоотводных сооружений. Кроме того, особое внимание уделено проблемам развития общественного транспорта и комплексу экологических проблем, без решения которых невозможно формирование современной комфортной городской среды.

В развитии благоустройства городов региона можно выделить два основных этапа: советский и постсоветский. Если первый характеризуется преобладанием директивных форм развития городского благоустройства с повсеместным привлечением городского населения к трудовому участию по облагораживанию поселений, то для второго в условиях развития негосударственных форм организаций, занимающихся различными аспектами городского благоустройства, роль муниципальных и республиканских властей в этом процессе падает, но все же именно властные структуры остаются доминирующим актором в данном процессе.

**Ключевые слова:** урбанизация, город, благоустройство, Алтай, Тува, Хакасия, озеленение, освещение, общественный транспорт, асфальтирование дорог, санитарная уборка городских поселений, экология города.

**Для цитирования:** Тиникова Е. Е. Благоустройство городов национальных автономий Саяно-Алтая в 1945 – 2020 гг. // Тульский научный вестник. Серия История. Языкознание. 2024. Вып. 3 (19). С. 86–97. <https://doi.org/10.22405/2712-8407-2024-3-86-97>

---

**Сведения об авторе:** Е. Е. Тиникова – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник отдела по международным и межрегиональным связям, Хакасский научно-исследовательский институт языка, литературы и истории, 655017, Россия, Республика Хакасия, г. Абакан, ул. Щетинкина, 23.

---

Scientific Article

UDC 94(47+57):364.122.5

<https://doi.org/10.22405/2712-8407-2024-3-86-97>

## IMPROVEMENT OF THE CITIES IN THE NATIONAL AUTONOMOUS REGIONS OF THE SAYAN-ALTAI IN THE 1945s – 2020s

***Elena E. Tinikova***

---

Khakass Research Institute for Language,  
Literature and History  
Abakan, Russia, [lena.tinikova@mail.ru](mailto:lena.tinikova@mail.ru)  
<https://orcid.org/0000-0002-5501-8940>

---

**Abstract.** The article is devoted to the urbanization of Altai, Tuva, and Khakassia. The purpose of the publication is to trace the dynamics of urban improvement in these national autonomies in the period from 1945 to 2020. To do this, the data of official statistics, as well as the author's research materials collected during the study in 2020, are analyzed. Special attention is paid to the specifics of urban improvement in the region, which is conditioned by the late nature of urbanization, geographical location, the level of development of engineering and transport infrastructure, and the principles of financing this area.

It is shown that the tasks of urban improvement in Siberia have become a special concern of the government only since the middle of the 20<sup>th</sup> century. Taking into account a large lag in the improvement of urban streets of Siberian cities from the average Russian indicators, local administrations needed to develop a whole range of mechanisms aimed at reducing this gap. The article considers the issues of external landscaping of streets, which was formed due to asphaltting of roads, design of sidewalks, squares and other public areas, their landscaping and artificial lighting, creation of a system of sanitary cleaning of settlements, and drainage structures. Besides, special attention is paid to the problems of public transport development and a complex of environmental problems, without solving which it is impossible to form a modern comfortable urban environment.

It is possible to distinguish two main stages in the improvement of the cities in the region: Soviet and post-Soviet. The first stage is characterized by the predominance of directive forms of urban development, with a significant degree of urban population engagement in the improvement of settlements. In contrast, the second stage is distinguished by the emergence of diverse non-state forms of organizations, which are involved in various aspects of urban development. The role of municipal and national authorities in this process is undergoing a decline, yet they continue to play a dominant role as the primary power structures.

**Keywords:** urbanization, city, infrastructure, Altai, Tuva, Khakassia, landscaping, lighting, public transport, road paving, sanitary cleaning of urban settlements, urban ecology.

**For citation:** Tinikova, EE 2024, 'Improvement of the Cities in the National Autonomous Regions of the Sayan-Altai in the 1945s – 2020s', *Tula Scientific Bulletin. History. Linguistics*, issue 3 (19), pp. 86–97, <http://doi.org/10.22405/2712-8407-2024-3-86-97> (in Russ.)

---

**Information about the Author:** *Elena E. Tinikova* – Candidate of Sciences (History), Senior Research of the Department of International and Interregional Affairs, Khakass Research Institute for Language, Literature and History, 23, Shchetinkin Str., Abakan, 655017, Russia.

---

## **Введение**

Вопросы урбанизации отдельных регионов России весьма актуальны и привлекают внимание историков, географов, социологов. Сегодня общей для ученых, занимающихся проблемами урбанизации, вне зависимости от их научного профиля, стала сентенция о важности учета не только количественных показателей урбанизации, выражаемой в доли населения, проживающего в городских поселениях, но и характеристики бытовой урбанизации. Уровень бытовой урбанизации зависит от доли населения городов, живущих в типично городских условиях быта [26, с. 406].

Цель статьи – проследить динамику благоустройства городских территорий в национальных автономиях Саяно-Алтая в период с 1945 г. по 2020 г. Территориальные рамки исследования охватывают территорию трех республик: Алтая, Тувы и Хакасии, интенсивное развитие урбанизационных процессов в которых началось в послевоенный период.

Несмотря на то, что урбанизация национальных автономий Саяно-Алтая уже имеет определенный историографический багаж, вопросы благоустройства городов региона сегодня относятся к числу малоисследованных. Отдельно следует упомянуть работы Т. В. Анкудиновой [1; 2], Р. О. Ширап, защитившую диссертационное исследование по социокультурному развитию Кызыла [33], а также известного в Хакасии краеведа Л. И. Белоусову [3].

## **Материалы и методы**

Материал публикации построен на анализе данных официальной статистики, а также полевых материалов автора, собранных в ходе проведения исследования в 2020 г.

Значительный массив статистических сведений был собран в архивах (Государственный архив Российской Федерации – ГАРФ, Государственный архив Республики Алтай – ГАРА, Национальный архив Республики Тыва – НАРТ, Национальный архив Республики Хакасия – НАРХ) и публикуется впервые.

Использованы специальные методы исторических исследований (историко-хронологический, историко-сравнительный) и статистический метод.

## **Результаты**

**1945 – 1991 гг.** В условиях интенсивного развития городского хозяйства Саяно-Алтайского региона во второй половине XX в. важным направлением работы муниципальных служб стало благоустройство городских территорий. Отчеты Центрального статистического управления при Совете Министров РСФСР позволяют проследить, как менялось внешнее благоустройство российских городов в течение XX в.

В послевоенный период благоустройство улиц сибирских городов все еще значительно отставало от среднероссийских показателей. Если в 1946 г. в городских поселениях РСФСР было замощено в среднем 16 % общей площади улиц, проездов и тротуаров [6, с. 198], то в Горно-Алтайске – 6,4 % [9], Кызыле – 6,7 % [14, с. 95], зато в Абакане – целых 20 % [9], в то время как в остальных городах региона мощеные улицы вовсе отсутствовали. В этот период ни в одном из городских поселений региона не было асфальтированных дорог. Укладывать асфальтированные тротуары в Абакане начали в 1948 г. в условиях полной отсутствия техники, квалифицированных специалистов и материалов надлежащего качества – вместо битума использовалась каменноугольная смола [25]. С 1953 г. началось строительство новых асфальтированных дорог в центральной части хакасской столицы по улице Октябрьской (Ленина). Но до введения в эксплуатацию асфальтового завода в 1961 г. асфальтирование абаканских дорог шло медленными темпами.

Ситуация со строительством дорог в Горно-Алтайске обстояла хуже. Здесь для покрытия даже центрального городского шоссе в 1950-е гг. использовался гравий.

Асфальтобетонные и каменные тротуары стали появляться в городе лишь к концу десятилетия.

В послевоенный период в Кызыле была распространена практика привлечения городского населения к трудовому участию по благоустройству города [21]. В 1945 – 1946 гг. пока работа городского строительного треста еще не была отлажена, для строительства городских дорог и тротуаров активно использовался труд горожан и работников учреждений. Даже центральная улица Ленина реконструировалась в этот период силами предприятий и населения Кызыла как булыжная мостовая [22]. Ее асфальтирование, а также всей центральной части города началось в начале 1950-х гг. [23].

В середине XX в. постепенно благоустраивались лишь центральные части городов региона, городская периферия имела типично сельские черты. Сельский образ жизни проявлялся также в натуральном хозяйстве, характерном для большинства городских домохозяйств того времени. По улицам городов свободно передвигался домашний скот [25], хотя власти и пытались ограничить или, как в Горно-Алтайске, совсем запретить содержание коров и другого домашнего скота [7].

Преобразался облик городов региона и за счет озеленения, в котором городская общественность также принимала активное участие. Средствами массовой информации насаждалась необходимость принять участие в озеленении городов каждому горожанину, это приравнивалось к почетному долгу. Городским жителям вменялась в обязанность высадка хотя бы одного дерева [12, с. 653]. Об эффективности подобных мер свидетельствует тот факт, что в период с 1954 г. по 1964 г. в Кызыле было посажено более 30 тыс. деревьев и 100 тыс. кустарников [18, с. 327]. В 1959 г. в Абакане было высажено 80 тыс. деревьев, так как каждый абаканец в добровольно-принудительном порядке должен был высадить не менее трех деревьев и десяти корней цветов [3, с. 126–127].

Хакасские города 1940-х гг. нельзя было отнести к категории зеленых городов. Площадь зеленых массивов и насаждений в Абакане составляла в 1946 г. 51 га, то есть всего 1,1 % общей площади городских земель, из них общего пользования – 24,1 га [24]. Ситуация в Черногорске была еще более удручающей: всего 0,2 % городских земель имели зеленые насаждения [9]. В этой связи впечатляющими выглядят результаты их озеленения. Так, уровень озелененности современного Абакана является достаточно высоким и соответствует всем нормам и правилам, существующим в данной области благоустройства [20].

Выгодно отличался уровнем городского озеленения от других городов региона Горно-Алтайск. Уже в 1946 г. почти третья часть городских земель (2318 га) имела зеленые массивы и насаждения [9]. В городе ежегодно высаживались тысячи новых деревьев. Только в 1969 г. было высажено 104 тыс. деревьев [11, с. 158].

Для небольших городских населенных пунктов был характерен низкий уровень благоустройства. Во второй половине 1940-х – 1950-е в малых тувинских городах (Туране, Шагонаре, Чадане) работы по их благоустройству в основном сводились к высадке саженцев (в 1951 г. до 1,5 тыс. штук в каждом поселении), устройству штакетных ограждений, сплошных заборов, ремонту фасадов жилых и административных зданий, устройству проезжей части центральной улицы силами общественности [8].

Относительно высоким уровнем благоустройства отличались новые города. Например, город Саяногорск. Строительство города велось практически «с нуля» с соблюдением всех норм и правил. Поэтому для города еще в советские времена были характерны широкие асфальтированные улицы, много деревьев, многоэтажная застройка.

Важным направлением работы администраций городских поселений было поддержание санитарно-гигиенической чистоты. В середине XX в. территория городов региона находилась в крайне неудовлетворительном санитарном состоянии: были загрязнены водоисточники, не соблюдались технические условия на строительство санузлов, выгребных ям. Слабо был организован вывоз мусора и нечистот, которые зачастую сваливались в не отведенных для этого местах. Города остро нуждались в большем количестве спецтехники для очистки города. Особое внимание этому вопросу стало уделяться с 1955 г. после принятия постановления Совета Министров РСФСР «О мерах борьбы с инфекционными заболеваниями и по улучшению санитарного состояния городов» [27].

В городских поселениях была организована планомерно-регулярная очистка и обезвреживание отходов. Однако нехватка автотехники для вывоза мусора не позволяла ликвидировать все самовольно образованные свалки в черте городов и на подъездах к ним.

С 1950-х гг. в Кызыле было запрещено строительство санитарных узлов и помойных ям без непроницаемых стен выгребов [23]. В регионе стали проводиться праздники здоровья и месячники по санитарному благоустройству городов. С 1960 г. каждый житель Кызыла должен был отработать не менее 20 часов в год на санитарном благоустройстве города [12, с. 654]. Практика привлечения горожан участию в санитарной очистке города была распространена в те годы повсеместно.

По мере расширения дорожного строительства в регионе стали актуальными вопросы транспортного обслуживания населения. Первые городские автобусы в Саяно-Алтайском регионе появились в 1929 г. в Улале (Горно-Алтайск). Тогда же было установлено регулярное пассажирское движение Улала – Бийск.

В послевоенные годы в Горно-Алтайске функционировал единственный автобусный маршрут, пересекающий город по центральной улице и довозивший пассажиров до Маймы. С учетом того, что многие жители села работали в городе, автобус пользовался большой популярностью. Вплоть до начала 1960-х гг. в качестве городского транспорта использовались машины марки «ЗИС», некоторые из которых побывали на войне и были пробиты осколками и пулями. Позже городской автопарк пополнился более комфортабельными новыми автобусами «ПАЗ-652». Первые автобусные остановки появились в 1969 г. [11, с. 158].

В Абакане регулярное автобусное движение было установлено только в 1939 г. Автобусный маршрут связал новую и старую части города. В довоенный период в 1940 г. автобусный парк города состоял из 5 автобусов [4]. Однако в 1945 г. их количество снизилось до 2. Объем пассажирских перевозок за год составил 800 чел. [24]. К концу 1950-х гг. в Абакане уже насчитывалось 33 автобуса, 22 легковых такси, общее протяжение всех городских маршрутов составило 39 км [4].

Городское автобусное сообщение в Кызыле появилось позже. Лишь в 1950-е гг. по улицам города стали ходить первые автобусы. В 1978 г. в городе уже имелось 14 маршрутов, из них 2 укороченных. Также на 2 маршрутах было организовано экспрессное движение автобусов. Основным недостатком работы общественного транспорта в эти годы было отсутствие регулярности движения автобусов. Также имели место выход на линию грязных автобусов с небубренными салонами, несвоевременный ремонт транспорта общего пользования, низкая укомплектованность и высокая текучесть рабочих кадров отрасли.

Актуальным для городов региона был вопрос освещения городских улиц. История уличного освещения в Абакане берет свое начало в 1934 г., когда в городе были установлены первые 10 световых точек на центральной улице протяженностью всего 0,5 км [3, с. 132]. В 1945 г. количество световых точек без домовых фонарей увеличилось до 100 штук. Протяженность освещаемых частей улиц составила уже 30

км [24]. В 1990 г. этот показатель вырос до 124,8 км [19, с. 40]. Хакасский город в данном отношении значительно опережал своих соседей.

В Кызыле электрическое освещение появилось только в послевоенные годы. Темпы установки в городе новых световых точек были невысокими. Так, в 1963 г. протяженность освещаемых частей улиц составила 28 км [14, с. 95].

В эти годы сохранялась практика привлечения горожан и организаций к освещению улиц города. Освещение общественных заведений становилось ответственностью жителей города.

Оценивая благоустройство городов исследуемого региона в целом, следует подчеркнуть, что трансформация городской инфраструктуры происходила по-разному в зависимости от исторических, социально-экономических и демографических характеристик городов. Более благоустроенными были региональные центры национальных субъектов. Абакан обгонял по темпам внедрения объектов городского хозяйства Горно-Алтайск и Кызыл. Для остальных хакасских городов в плане их внешнего благоустройства (особенно для Черногорска и Саяногорска) стала реализация программы строительства Саянского территориально-производственного комплекса. В области появились дополнительные средства на облагораживание городских территорий.

**1991 – 2020 гг.** На фоне социально-экономического, демографического кризиса 1990-х гг. и снижения жизненного уровня населения проблемы благоустройства и внешнего облика городов все более обострялись. Бытовавшие в советский период механизмы благоустройства городов перестали работать, а новые еще не были выработаны. В условиях недостаточного финансирования городские поселения постепенно обрастали грязью, здания, подъезды, дворы, общественные места (улицы, парки, площади и скверы) становились неухоженными.

В 1990-е гг. произошло усиление столичных функций городов – центров российских субъектов, этому способствовали перераспределение собственности и новые принципы формирования региональных бюджетов [13, с. 9].

Вопросы благоустройства городских поселений находятся в сфере компетенции городской администрации. Финансирование благоустройства территорий муниципальных образований осуществляется за счет средств бюджетов всех уровней: федерального, регионального и местного. Муниципалитеты для получения бюджетных средств для софинансирования расходных обязательств по благоустройству вверенных им территорий должны разрабатывать собственные программы и утверждать их [10, с. 141].

Одним из приоритетных направлений программ благоустройства городских поселений региона остается озеленение территорий. Особое внимание во втором десятилетии XXI в. стало уделяться возрождению и развитию парков. На их территории были проложены асфальтовые дорожки, освещение, расчищена и восстановлена растительность, проведены дизайнерские ландшафтные работы, установлены новые объекты. Достаточно высоким уровнем озелененности отличается город Абакан, количественные характеристики озеленения территории которого соответствуют основным нормам и правилам, существующим в данной области благоустройства [20]. Относительно «зеленым» является и Горно-Алтайск, доля общей площади зеленых насаждений городских земель которого составляет 56 % [28, с. 88].

Основными показателями внешнего городского благоустройства, ежегодно учитываемыми официальной статистикой, являются также протяженность замощенных и освещенных частей улиц. Административные центры республик на фоне остальных городов отличаются высокими показателями развития по данным критериям. Лишь по степени асфальтированности автодорог они уступают хакасскому городу Абазе, а по уровню освещенности улиц – хакасскому Саяногорску. Кызыл зна-

чительно уступает своим столичным соседям по уровню протяженности замощенных частей улиц. Для остальных тувинских городских поселений до сих пор актуальными остаются проблемы отсутствия освещения на улицах. Среди хакасских городов она наиболее остро стоит перед жителями Сорска, где освещена в 2019 г. была всего пятая часть улиц [17, с. 11].

Серьезными проблемами для городских поселений региона в исследуемый период были также значительное число бродячих собак, отсутствие мест отдыха в небольших городских населенных пунктах, некачественный и несвоевременный уход за зелеными насаждениями, в первую очередь тополями, достигшими зрелости и ставшими представлять угрозу, хаотичное самостоятельное благоустройство дворов жильцами, в том числе с использованием малых архитектурных форм из вторсырья, задержка вывоза мусора и прочее. Качество уборки городских территорий и вывоза коммунальных твердых отходов находится в прямой зависимости от числа специализированной техники, находящейся в пользовании городских хозяйств. Их количество не было устойчивым. Например, число специальных автомобилей городского хозяйства Горно-Алтайска только в период с 2016 г. по 2018 г. снизилось почти вдвое: со 123 до 67 штук [28, с. 88].

Целый комплекс проблем городского благоустройства связан с ростом автомобилизации населения. Увеличение количества автовладельцев ведет к повышению требований к качеству дорожного покрытия. В городах региона имеется большая потребность в ремонте действующих дорог, а также в строительстве новых [5].

Засилье автомобилей привело к оккупации ими дворовых территорий. Парковочные места в старых городских микрорайонах рассчитывались по нормативам советского времени и исчерпали свои ресурсы, в новых микрорайонах эта проблема также практически не решается на этапе проектирования в связи с дорожной стоимостью городских земель.

В постсоветский период произошли серьезные изменения в организации работы общественного транспорта. Городские бюджеты, оказавшиеся в сложных условиях, не могли себе позволить обновление парка автобусов и троллейбусов. Поэтому администрация городов стала привлекать к пассажирским перевозкам частный транспорт.

Проблемы транспортного сообщения указываются жителями Горно-Алтайска в качестве наиболее актуальных [30, с. 65]. Связаны они с дефицитом водителей, работающих в автотранспортных пассажирских перевозках, изношенностью автопарка, сокращением действующих маршрутов. Одна из причин сложившейся в городе ситуации – отсутствие муниципального автотранспортного предприятия. В 1990-е гг. оно было приватизировано, а затем закрыто. В результате все пассажирские перевозки оказались в сфере влияния частных перевозчиков.

В Туве и Хакасии перевозки пассажиров осуществляются и муниципальным, и частным транспортом, хотя доля последнего значительно доминирует в общей численности городского транспорта. Так, в Кызыле доля автобусов МУП «Кызылгортранс» в 2019 г. составляла всего 7,6 % [31, с. 71]. В Абакане соотношение транспортных средств по видам перевозок сложилось следующим образом: 71,8 % – коммерческие автобусы, 20,5 % – муниципальные автобусы и 7,7 % – муниципальные троллейбусы.

Общей проблемой для региональных центров республик Саяно-Алтая являлся низкий охват городскими маршрутами периферийных городских районов, а также наличие перегруза общественного транспорта в час пик из пригородных зон, а также городов-спутников. В малых городах сокращение услуг муниципального транспорта частично компенсировалось ростом объемов перевозок, выполняемых мелкими частными операторами.

Важную роль в благоустройстве городских территорий играет экологический фактор. Промышленные предприятия, городские котельные и автотранспорт являются источниками загрязнения воздуха во всех городах. Однако неблагоприятное их расположение усугубляют ситуацию. Горно-Алтайск находится в долине, окруженной горами, хакаские города – в Хакасско-Минусинской котловине, тувинские – в межгорных котловинах, что препятствует свободной циркуляции воздуха и способствует скоплению вредных веществ в приземной атмосфере [16, с. 120]. В зимний период ситуация обостряется в связи с использованием горожанами местного угля, обладающего свойствами неполного сгорания и образования при горении большого количества сажи и летучих компонентов [15, с. 45]. Рост количества разрезов с открытым способом добычи угля усугубляет ситуацию. Решению данной проблемы могли бы способствовать проведение газопровода в регион, переход жителей частного сектора на отопление домов другими видами топлива, в том числе переход на электроотопление.

Экологическая проблематика становится в последние годы предметом заботы администрации городов, а также региональных властей, в том числе под давлением общественности. Экология города, как и в целом, комфортная городская среда, в новейшей истории России до последних лет не являлась объектом интереса властей и широкой общественности [29, с. 10]. Между тем благоустройство городских поселений без учета экологического фактора в современных условиях представляется крайне затруднительным.

### **Заключение**

В данной статье был дан анализ благоустройства городских территорий в национальных автономиях Саяно-Алтая в период с 1945 г. по 2020 г. Исследование показало, что за этот период внешний облик городов региона кардинально преобразился. На благоустройство городов республик Саяно-Алтая оказал влияние комплекс факторов, таких, как географическое расположение, уровень развитости инженерной и транспортной инфраструктуры, принципы финансирования данной сферы. Самовольная застройка городов региона, засорение территории бытовыми отходами, отход от сложившихся практик системного привлечения горожан к уборке территории города также оказали влияние на уровень благоустройства городских поселений региона в постсоветский период.

В целом в развитии благоустройства городов региона можно выделить два основных этапа: советский и постсоветский. Если первый характеризуется преобладанием директивных форм развития городского благоустройства с повсеместным привлечением городского населения к трудовому участию по облагораживанию поселений, то для второго в условиях развития различных негосударственных форм организаций, занимающихся различными аспектами городского благоустройства, роль муниципальных и республиканских властей в этом процессе падает, но именно властные структуры остаются доминирующим актором в данном процессе.

### **Список источников и литературы**

1. Анкудинова Т. В. Проблемы социального развития Республики Алтай и г. Горно-Алтайска в 90-е гг. XX в. (на примере ЖКХ) // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2011. Иркутск: Байкальский гос. ун-т экономики и права, 2011. С. 283–288.
2. Анкудинова Т. В. Формирование городской среды в условиях социокультурных преобразований в Горном Алтае в 1920 – 1930-е годы // Этносоциальные проблемы регионов Сибири. Вып. 20. Горно-Алтайск: ФГБОУ ВПО «Горно-Алтайский гос. ун-т», 2014. С. 3–8.
3. Белоусова Л. И. По улицам, длиною в жизнь. Ч. 1. Абакан: Журналист, 2017. 320 с.



4. Белоусова Л. И. Создание первых транспортных организаций города / Историко-архивный клуб «Краевед Хакасии» // ГКУ Республики Хакасия «Национальный архив» : офиц. сайт. URL: <https://arhiv.r-19.ru/upload/iblock/f7f/f7f743ad2df45738f90e6fe9f17f4c1.pdf> (дата обращения: 21.10.2024).
5. Бендер В. Г. Проблемы, связанные с реализацией мероприятий дорожно-транспортной инфраструктуры на примере Республики Хакасия // Вестник евразийской науки. 2022. Т. 14, № 1. URL: <https://esj.today/PDF/18ECVN122.pdf> (дата обращения: 02.11.2024).
6. Формирование индустриально-урбанистического общества в Урало-Сибирском регионе / С. С. Букин [и др.]. Новосибирск: Сибирское науч. изд-во. 2011. 336 с.
7. ГАРА (Государственный архив Республики Алтай). Ф. П-3. Оп. 1. Д. 279. Л. 104.
8. ГАРФ (Государственный архив Российской Федерации). Ф. А-150. Оп. 2. Д. 224. Л. 17.
9. ГАРФ. Ф. А-374. Оп. 9. Д. 219. Л. 1, 24.
10. Глуценко Л. Р. Финансирование благоустройства территории муниципального образования // Научные исследования и инновации. 2021. № 10. С. 140–147.
11. Горно-Алтайский хронограф. Годы. События. Факты. Горно-Алтайск: Горно-Алтайская тип., 2003. 271 с.
12. Доржу З. Ю., Ширап Р. О. Социально-бытовые условия жизни населения г. Кызыла – столицы Тувинской автономной области (1944 – 1961) // Oriental Studies. 2019. Т. 12, № 4(44). С. 645– 660.
13. Зубаревич Н. В. Поляризация городов России как следствие кризиса 90-х годов // Вестник Евразии. 2001. № 1. С. 5–29.
14. Иконников Н. П. Советская Тува в цифрах // Ученые записки ТувНИИЯЛИ. Вып. 11. Кызыл: Тувинское кн. изд-во, 1964. С. 83–114.
15. Кальная О. И. Основные экологические проблемы Тувы. Что тревожит экологов и жителей Республики // Природные ресурсы, среда и общество. 2020. № 3 (7). С. 44–55.
16. Каташев М. С. Экологические проблемы в восприятии жителей Горного Алтая в конце 1980-х годов // Этносоциальные процессы в Сибири : тематический сборник : материалы VII Междунар. семинара, Горно-Алтайск, 30 июня – 02 июля 2003 г. Вып. 6. Новосибирск: Нонпарель, 2004. С. 117–120.
17. Ко дню городов – города Республики Хакасия в 2019 году. Красноярск: Красноярскстат, 2020. 13 с.
18. «Кызылу – 50 лет» – доклад председателя исполкома Кызыльского городского Совета депутатов трудящихся Сергея Хочековича Крсаного // История города в Центре Азии : сб. архивных документов., 1914 – 2014 гг. Красноярск: Офсет, 2021. С. 327.
19. Летопись городов Сибири. Абакан – 85 лет : стат. сб. / Красноярскстат. Абакан, 2017. 110 с.
20. Митусова Н. А., Голубничий А. А. Оценка уровня озелененности территорий города Абакана // Современные научные исследования и инновации. 2017. № 1. URL: <https://web.snauka.ru/issues/2017/01/77691> (дата обращения: 24.09.2024).
21. НАРТ (Национальный архив Республики Тыва). Ф. П-3. Оп. 1. Д. 4. Л. 345, 353–355, 361.
22. НАРТ. Ф. П-3. Оп. 1. Д. 5. Л. 48, 57.
23. НАРТ. Ф. 353. Оп. 1. Д. 12. Л. 19.
24. НАРХ (Национальный архив Республики Хакасия). Ф. Р.-169. Оп. 1. Д. 200. Л. 3, 4.
25. НАРХ. Ф. 573. Оп. 1. Д. 1. Л. 10, 17, 20.
26. Нефедова Т. Благоустройство городов и сельской местности. Деревня в городе // Город и деревня в Европейской России: сто лет перемен. М.: ОГИ, 2001. С. 400–413.
27. О мерах борьбы с инфекционными заболеваниями и по улучшению санитарного состояния городов: Постановление Совета Министров РСФСР 25 июля 1955 г. № 935 // Электронная библиотека исторических документов : офиц. сайт. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/372322> (дата обращения: 19.10.2024).
28. Республика Алтай в цифрах. 2014 – 2018 гг.: краткий стат. сборник / Управление Федеральной службы государственной статистики по Алтайскому краю и Республике Алтай. Горно-Алтайск, 2019. 202 с.
29. Тарасов И. А. Создание городской среды: разногласия в множественном объекте // Городские исследования и практики. 2020. Т. 5, № 2. С. 7–23.

30. Фомин М. В., Микрюков Н. Ю., Мирязов Т. Р. Пространственное развитие населенных пунктов республик Алтай и Тыва: социологический анализ // Народонаселение. 2022. Т. 25, № 3. С. 59–73.
31. Хертек Т. Р., Шавыраа Ч. Д. Проблемы пассажирских перевозок в Республике Тыва // Техника и технология транспорта. 2019. № S (13). С. 71.
32. Хольшина М. А. Современное состояние транспортной системы в Республике Тува // Молодой ученый. 2014. № 18 (77). С. 191–193.
33. Ширан Р. О. Социокультурное развитие г. Кызыла – столицы Тувинской автономной области (1944 – 1961 гг.) : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Ширан Регина Олеговна. Красноярск, 2020. 253 с.

### *References*

1. Ankudinova, TV 2011, 'Problemy` social`nogo razvitiya Respubliki Altay i g. Gorno-Altayska v 90-e gg. XX v. (na primere ZhKKh)' (Problems of social development of the Altai Republic and Gorno-Altaysk in the 90s of the 20<sup>th</sup> Century. (on the example of housing and communal services)), *Irkutsk Historical and Economic Yearbook*, pp. 283–288. (In Russ.)
2. Ankudinova, TV 2014, 'Formirovaniye gorodskoy sredi` v usloviyakh sociokul`turny`kh preobrazovaniy v Gornom Altae v 1920 – 1930-e gody`' (Formation of the urban environment in the conditions of socio-cultural transformations in the Altai Mountains in the 1920s-1930s), *Ethnosocial problems of the regions of Siberia*, issue 20, pp. 3–8. (In Russ.)
3. Belousova, LI 2017, *Po ulitsa, dlinnoyu v zhizn`* (On the street, long in life), part 1, ООО «Kooperativ «Zhurnalist» Publ, Abakan. (In Russ.)
4. Belousova, LI, 'Sozдание pervy`kh transportny`kh organizatsiy goroda' (The creation of the first transport organizations of the city) *Natsional`ny`y arkhiv. Istoriko-arkhivny`y klub pri Natsional`nom arkhive RKh* (National Archive. Historical and Archival Club at the National Archives of the Russian Federation), viewed 21 October 2024, <https://arhiv.r-19.ru/upload/iblock/f7f/f7f743ad2df45738f90ec6fe9f17f4c1.pdf>. (In Russ.)
5. Bender, VG 2022, 'Problemy`, svyazanny`e s realizatsiyey meropriyatiy dorozhno-transportnoy infrastruktury` na primere Respubliki Khakasiya' (Problems related to the implementation of road transport infrastructure measures on the example of the Republic of Khakassia), *Bulletin of Eurasian Science*, vol. 14, no. 1, viewed 02 November 2024, <https://esj.today/PDF/18ECVN122.pdf> (In Russ.)
6. Bukin, SS, Dolgolyuk, AA, Isaev, VI, Timoshenko, AI 2011, *Formirovanie industrial`no-urbanisticheskogo obshhestva v Uralo-Sibirskom regione* (Formation of an industrial and urban society in the Ural-Siberian region), Sibirskoe Nauchnoe Izdatel`stvo Publ, Novosibirsk. (In Russ.)
7. Gosudarstvenny`y arkhiv Respubliki Altay (GARA), (State Archive of the Altai Republic), fund P-3, inventory 1, file 279, sheet 104. (In Russ.)
8. Gosudarstvenny`y arkhiv Rossiyskoj Federatsii (GARF), (The State Archive of the Russian Federation (GARF), fund A-150, inventory 2, file 224, sheet 17. (In Russ.)
9. Gosudarstvenny`y arkhiv Rossiyskoj Federatsii (GARF), (The State Archive of the Russian Federation), fund A-374, inventory 9, file 219, sheets 1, 24. (In Russ.)
10. Glushhenko, LR 2021, 'Finansirovaniye blagoustroystva territorii municipal`nogo obrazovaniya' (Financing the improvement of the territory of the municipality), *Scientific research and innovation*, no. 10, pp. 140–147. (In Russ.)
11. 'Gorno-Altayskiy khronograf. Gody`. Soby`tiya. Fakty`' (Gorno-Altai chronograph. Years. Events. Evidence) 2003, Gorno-Altaysk Publ, Gorno-Altaysk. (In Russ.)
12. Dorzhu, ZYu., Shirap, RO 2019, 'Social`no-by`tovy`e usloviya zhizni naseleniya g. Ky`zy`la – stolitsy Tuvinskoy avtonomnoy oblasti (1944–1961)' (Social and living conditions of the population of Kyzyl – the capital of the Tuvan Autonomous Region (1944-1961)), *Oriental Studies*, vol. 12, no. 4(44), pp. 645– 660. (In Russ.)
13. Zubarevich, NV 2001, 'Polyarizatsiya gorodov Rossii kak sledstviye krizisa 90-kh godov' (Polarization of Russian cities as a consequence of the crisis of the 90s), *Bulletin of Eurasia*, no. 1, pp. 5–29. (In Russ.)

14. Ikonnikov, NP 1964, 'Sovetskaya Tuva v tsifrakh' (Sovetskaya Tuva in numbers), *Ucheny`e zapiski TuvNIYaLI* 1964, issue 11, pp. 83–114, Tuvan Book Publishing House, Kyzyl (In Russ.)
15. Kal`naya, OI 2020, 'Osnovnyye ekologicheskie problemy Tuvy. Chto trevozhit ekologov i zhiteley Respubliki' (The main environmental problems of Tuva. What worries environmentalists and residents of the Republic), *Natural resources, environment and society*, no. 3(7), pp. 44–55. (In Russ.)
16. Katashev, MS 2004, 'Ekologicheskiye problemy v vospriyatii zhiteley Gornogo Altaya v kontse 1980-kh godov' (Ecological problems in the perception of the inhabitants of the Altai Mountains in the late 1980s), *Ethnosocial processes in Siberia: A thematic collection: materials of the VII International Seminar, Gorno-Altaysk, June 30 – July 02*, issue 6, pp. 117–120, «Nonpareil» Publ, Novosibirsk (In Russ.)
17. 'Ko dnyu gorodov – goroda Respubliki Khakasiya v 2019 godu' (On the day of cities – cities of the Republic of Khakassia in 2019) 2020, Krasnoyarskstat Publ, Krasnoyarsk (In Russ.)
18. '«Kyzylu – 50 let» – doklad predsedatelya ispolkoma Kyzyl`skogo gorodskogo Soveta deputatov trudyashhikhsya Sergeya Khochekovicha Krsanogo' ("Kyzyl – 50 years old" – report of the chairman of the Executive Committee of the Kyzyl city Council of Workers' Deputies Sergei Khochkovich Krsanyy), *History of the city in the Center of Asia: A collection of archival documents. 1914-2014*, 2021, Offset Publ, Krasnoyarsk (In Russ.)
19. 'Letopis` gorodov Sibiri. Abakan – 85 let: stat. sb.' (Chronicle of Siberian cities. Abakan – 85 years old: statistical collection) 2017, Krasnoyarskstat Publ, Abakan (In Russ.)
20. Mitusova, NA & Golubnichiy, AA 2017, 'Otsenka urovnya ozelenennosti territoriy goroda Abakana' (Assessment of the level of greening of the territories of the city of Abakan) *Modern scientific research and innovation*, no 1, viewed 24 September 2024, <https://web.snauka.ru/issues/2017/01/77691> (In Russ.)
21. Natsional`nyy arkhiv Respubliki Tyva (NART), (The National Archive of the Republic of Tyva), fund P-3, inventory 1, file 4, sheets 345, 353–355, 361. (In Russ.)
22. Natsional`nyy arkhiv Respubliki Tyva (NART), (The National Archive of the Republic of Tyva), fund P-3, inventory 1, file 5, sheets 48, 57. (In Russ.)
23. Natsional`nyy arkhiv Respubliki Tyva (NART), (The National Archive of the Republic of Tyva), fund 353, inventory 1, file 12, sheet 19. (In Russ.)
24. Natsional`nyy arkhiv Respubliki Khakasiya (NARKh), (The National Archive of the Republic of Khakassia), fund R.-169, inventory 1, file 200, sheets 3,4. (In Russ.)
25. Natsional`nyy arkhiv Respubliki Khakasiya (NARKh), (The National Archive of the Republic of Khakassia), fund 573, inventory 1, file 1, sheets 10, 17, 20. (In Russ.)
26. Nefedova, T 2001, 'Blagoustroystvo gorodov i sel`skoy mestnosti. Derevnaya v gorode' (Improvement of cities and rural areas. A village in a city), in *A city and a village in European Russia: one hundred years of change*, OGI Publ, Moscow, pp. 400–413. (In Russ.)
27. 'O merakh bor`by s infektsionnymi zabolevaniyami i po uluchsheniyu sanitarnogo sostoyaniya gorodov. Postanovleniye Soveta Ministrov RSFSR 25 iyulya 1955 g. № 935' (On measures to combat infectious diseases and improve the sanitary condition of cities. Resolution of the Council of Ministers of the RSFSR No. 935 of July 25, 1955) *Elektronnaya biblioteka istoricheskikh dokumentov* (Electronic Library of Historical Documents), viewed 19 October 2024, <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/343659-dokumenty?view=list> (In Russ.)
28. 'Respublika Altay v tsifrakh. 2014 – 2018 gg. Kratkiy statisticheskiy sbornik' (The Altai Republic in numbers. 2014 – 2018 Brief statistical collection) 2019, *Office of the Federal State Statistics Service for the Altai Territory and the Republic of Altai Gorno-Altaysk* (In Russ.)
29. Tarasov, IA 2020, 'Sozdanie gorodskoy sredy: raznoglasiya v mnozhestvennom obyekte' (The creation of an urban environment: disagreements in a multiple object), *Urban research and practice*, vol. 5, no. 2, pp. 7–23. (In Russ.)
30. Fomin, MV, Mikryukov, NYu & Miryazov, TR 2022, 'Prostranstvennoye razvitiye nase-lennykh punktov respublik Altay i Tyva: sotsiologicheskiy analiz' (Spatial development of settlements in the Altai and Tyva republics: a sociological analysis), *Population*, vol. 25, no. 3. pp. 59–73. (In Russ.)

31. Khertek, TR & Shavy`raa, ChD 2019 ‘Problemy` passazhirskikh perevozok v Respublike Tyva’ (Problems of passenger transportation in the Republic of Tyva), *Equipment and technology of transport*, no. S (13), p. 71. (In Russ.)
32. Khol`shina, MA 2014, ‘Sovremennoe sostoyanie transportnoy sistemy` v Respublike Tuva’ (The current state of the transport system in the Republic of Tuva), *Young Scientist*, no. 18(77), pp. 191–193. (In Russ.)
33. Shirap, RO 2020, Sotsiokul`turnoe razvitie g. Kyzyla – stolitsy Tuvinskoy avtonomnoy oblasti (1944 – 1961 gg.), PhD thesis, Siberian Federal University, Krasnoyarsk (In Russ.)

Статья поступила в редакцию: 08.11.2024

Одобрена после рецензирования: 29.11.2024

Принята к публикации: 29.11.2024

The article was submitted: 08.11.2024

Approved after reviewing: 29.11.2024

Accepted for publication: 29.11.2024