

**«НА ПУТИ К “ЗЕЛЕННОЙ ПОВЕСТКЕ”?»:
ДИСКУРС РЕГИОНАЛЬНОЙ ВЛАСТИ О БЛАГОУСТРОЙСТВЕ ЯРОСЛАВЛЯ
В ИСТОРИЧЕСКОМ КОНТЕКСТЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ЦЕНТРОМ (1960–1980-е гг.)**

Никифоров Юрий Сергеевич, кандидат исторических наук, доцент, Ярославский государственный педагогический университет им. К.Д. Ушинского, Ярославль, Россия, Nikifor2108@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-4253-4532>

Аннотация. В работе исследуются факторы и тенденции развития городского благоустройства в историческом контексте послевоенной советской эпохи (1960–1980 гг.). В центре внимания находится Ярославль как один из ключевых городов в системе Верхневолжских регионов. В статье ставится вопрос о формировании экологических тенденций в дискурсе региональной власти о благоустройстве Ярославля. Политика городского благоустройства анализируется на основе архивных документов, мемуаров, публицистики, данных устной истории. Архивная база исследования представлена неопубликованными документами Центра документации новейшей истории Ярославской области. Теоретическая основа исследования связана с парадигмой урбанистики, социальной и экологической истории. Главное внимание сосредоточено на анализе развития общественного транспорта и озеленении Ярославля в 1960–80-е гг. Анализируется конфликт интересов двух уровней власти (городского и регионального) по проблеме развития трамвайных линий в Ярославле. В статье делается вывод, что, с одной стороны, определяющим фактором в развитии стратегии городского благоустройства были установки центральной власти. С другой стороны, в тактическом плане политика городского благоустройства зависела от личности регионального руководителя.

Ключевые слова: СССР, Верхневолжские регионы, Ярославль, благоустройство, общественный транспорт, экология, социальная история, урбанистика, «зеленая повестка», КПСС, В.Ф. Горулев, Ф.И. Лощенков.

Благодарности. Работа выполнена при поддержке Российского научного фонда (РНФ), проект № 19-18-00269.

Для цитирования: Никифоров Ю.С. «На пути к “зеленой повестке”?»: дискурс региональной власти о благоустройстве Ярославля в историческом контексте взаимодействия с центром (1960–80-е гг.) // Вестник Костромского государственного университета. 2022. Т. 28, № 1. С. 63–69. <https://doi.org/10.34216/1998-0817-2022-28-1-63-69>

Research Article

**“ON THE WAY TO THE “GREEN AGENDA”?”:
DISCOURSE OF REGIONAL AUTHORITIES ON THE IMPROVEMENT OF YAROSLAVL
IN THE HISTORICAL CONTEXT OF INTERACTION WITH THE CENTRE (the 1960s–1980s)**

Yury S. Nikiforov, candidate of historical sciences, associate professor, Ushinsky Yaroslavl State Pedagogic University, Yaroslavl, Russia, Nikifor2108@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-4253-4532>

Abstract. The article examines the factors and trends in the development of urban improvement in the historical context of the post-war Soviet era (1960-1980). The focus is on Yaroslavl as one of the key cities in the system of the Upper Volga regions. The article raises the question of the formation of environmental trends in the discourse of the regional authorities on the improvement of Yaroslavl. The policy of urban improvement is analysed on the basis of archival documents, memoirs, journalism, oral history data. The archival database of the study is represented by unpublished documents of the Centre for Documentation of Contemporary History of Yaroslavl Region. The theoretical basis of the study is connected with the paradigm of urban studies, social and environmental history. The main attention is focused on the analysis of the development of public transport and gardening of Yaroslavl in the 1960s-1980s. The conflict of interests of two levels of government (municipal and regional) on the problem of the development of tram lines in Yaroslavl is analysed. The article concludes that, on the one hand, the central government was the determining factor in the development of the urban improvement strategy. On the other hand, in tactical terms, the policy of urban improvement depended on the personality of the regional leader.

Keywords: USSR, Upper Volga regions, Yaroslavl, improvement, public transport, ecology, social history, urban studies, “green agenda”, CPSU, Vladimir Gorulyov, Fyodor Loshchenkov.

Acknowledgments. This work was supported by the Russian Science Foundation, project 19-18-00269.

For citation: Nikiforov Yu.S. “On the way to the “green agenda”?”: discourse of regional authorities on the improvement of Yaroslavl in the historical context of interaction with the centre (the 1960s–1980s). Vestnik of Kostroma State University, 2022, vol. 28, № 1, pp. 63–69 (In Russ.). <https://doi.org/10.34216/1998-0817-2022-28-1-63-69>

Процесс урбанизации, который протекал в СССР в 1950–80-е гг. [Горбачев] и продолжается в современной России, породил ряд противоречий. Такие проблемы советской эпохи, как медленное развитие транспортной инфраструктуры и благоустройства городской среды, остаются актуальными для значительного числа крупных городов РФ по настоящее время. Транспортные «пробки», несовершенство дорожного покрытия магистралей, рост автотранспорта и экологические проблемы – все эти негативные тренды ряда современных российских городов дополняют нерешенный кластер урбанистических проблем СССР. Названные обстоятельства обуславливают актуальность обращения к теме городского благоустройства в недавнем советском прошлом, которая все чаще становится предметом исследования в исторической науке. Так, в современной немецкой историографии акцент сделан на изучение городского пространства в экологическом контексте [Bernhardt 2020]. В настоящее время *экологическая история* [Радкау] – это новое динамичное направление отечественной историографии, где «в хронологическом и региональном разрезе основной упор делается на изучении советской экологической политики» [Нагорная, Голубинов: 5].

Свидетельством интереса научного сообщества к экологическому и транспортному аспектам урбанистики [Громова] является обсуждение проблем городской мобильности в рамках международных научных площадок. Так, 23–24 ноября 2021 г. в Москве состоялся международный российско-германский научный форум «Sustainable Mobility. Urban Planning. Climate Change» / «Устойчивая мобильность. Городское планирование. Изменения климата» (организован Германским домом науки и инноваций в Москве (DWIN) и Германским историческим институтом в Москве (DHIM) при поддержке посольства ФРГ в РФ). Во второй день форума в рамках воркшопа «Changes in Urban Mobilities and Their Environmental Consequences: Russia, Germany and Beyond (19th-21st cent.)» / «Изменения городской мобильности и их экологические последствия: Россия, Германия и другие страны» (XIX–XXI вв.) были затронуты исторические аспекты научного дискурса проблемы¹.

В настоящей статье предпринята попытка оценить факторы и тенденции развития благоустройства Ярославля в историческом контексте послевоенной советской эпохи. Избранная тема становилась предметом изучения, но в более раннем хронологическом разрезе – рубеж XIX–XX вв. [Воробьева]. Фокус внимания настоящего исследования сосредоточен на 1960–1980-х гг. Это было время формирования современной инфраструктуры Ярославля и интенсивной урбанизации. К 1989 г. численность

населения Ярославля составила более 600 тыс. жителей [Ярославлю 1000 лет: 272].

Следует сказать о репрезентативности Ярославля в системе Верхневолжских регионов [Марасанова: 132-139; Никифоров 2020: 52-60] в качестве объекта исследования. Еще при Екатерине II с 1777 г. на 20 лет Ярославль стал центром наместничества, а в XX в. в эпоху Хрущева короткий период времени входил вместе с Владимиром, Иваново и Костромой в состав укрупненного Верхневолжского совнархоза². Примечательно, что Ярославль как значимый экономический и культурный центр фигурирует в трудах ученых (общероссийского уровня) из разных отраслей научного знания. Так, с одной стороны, В.Л. Каганский определил Ярославль как типичную провинцию [Каганский: 78]. С другой стороны, видный урбанист Б.С. Хорев выделил Ярославль наряду с Брянском в качестве города, имеющего «межобластное организующее значение» в Центральной России [Хорев:151]. В рамках проекта укрупнения регионов РСФСР Хорев предлагал создать Верхневолжскую область в составе 4 регионов (Владимирского, Ивановского, Костромского, Ярославского). Центром нового макрорайона должен был стать Ярославль [Хорев:135].

Полагаю, что формирование городской инфраструктуры Ярославля определялось рядом факторов. Во-первых, влияние Волги. Крупнейшая река в европейской части РСФСР выступает и как инструмент мобильности (речной транспорт), и как ее ограничитель (необходимость возведения мостов). Во-вторых, Ярославль как столица «Золотого кольца» выступает уникальным объектом культурного наследия, с 2005 г. находясь под защитой «ЮНЕСКО» [Исторический центр Ярославля]. В-третьих, географическая близость к Москве обусловила влияние опыта столицы на развитие *инфраструктуры* Ярославля. В-четвертых, индустриальный потенциал Ярославля (машиностроение, химическая, текстильная промышленность) во многом определил не только городскую мобильность, но и потенциальные экологические проблемы. В 1946–1990 гг. в Ярославле были введены в эксплуатацию более 30 крупных предприятий [Ярославлю 1000 лет: 131]. Новые заводы не только способствовали возникновению новых жилых массивов («спальные районы»), но и выступали «точками» формирования новых транспортных маршрутов [Ковалев: 223–238].

Обращаясь непосредственно к историческому контексту развития благоустройства в Ярославле, стоит заострить внимание на *факторе личности лидера СССР*, который мог играть существенную роль в развитии городской инфраструктуры. Показательным для анализа этого влияния является феномен рабочих визитов советских лидеров в город [Ники-

форов 2016: 56–72]. Например, Н.С. Хрушев, судя по косвенным свидетельствам, достаточно критично относился к строительству новых мостов, был скуп и стремился к экономии ресурсов. Так, во время визита 1963 г. у Первого секретаря ЦК КПСС при въезде в Ярославль возникли вопросы относительно цветов, посаженных на развилке Костромского шоссе. Он упрекнул ярославцев в непрактичности: «Это не рационально, это французское дворянское направление, англичане более рациональный народ, у них газоны и кустарники. Нужно к этому делу переходить, дать больше газонов и кустарников, чтобы меньше труда было»³. В самом городе Хрушев возмущался тем, что строились жилые дома с крышей конем, а не плоской, что, по его мнению, было намного дешевле [Торопов: 86]. Кроме того, он раскритиковал дорогостоящие мосты Ярославля. «Какой дурак разрешил вам строить этот мост?» [Торопов: 86] – резко спросил Хрушев ярославское руководство во время визита. В официальной стенограмме эту жесткую отповедь советского лидера 1-й секретарь Ярославского промышленного обкома КПСС Ф.И. Лощенков изложил в более корректной форме: «“Интересовался ли Н.С. Хрущёв строительством моста через Волгу?” – “Да, когда проезжали по набережной, мы доложили, что строим мост через Волгу”. Н.С. Хрущёв: “Что-то у вас очень много мостов строится”. Ф.И. Лощенков: “В этом есть насущная необходимость”»⁴. Следует отметить, что критика Хрущева не помешала развитию мостов в Ярославле. В настоящее время в городе существуют 2 ключевых моста через Волгу: Октябрьский 1960-х гг. и Юбилейный 2000-х гг. [Ярославлю 1000 лет: 7].

Другим важным фактором, влиявшим на формирование городской инфраструктуры, с 1960–70-х гг. стало развитие общесоюзного законодательства⁵ в сфере экологии [Боголюбов; Макеева; Шмыглева]. В реальности руководство Ярославля 1960–70-х гг., как правило, косвенно затрагивало экологические аспекты при планировании городской инфраструктуры. Однако в контексте процесса общего благоустройства Ярославля городские власти явно двигались в направлении «зеленой повестки». Архивные документы свидетельствуют, что власти Ярославля придерживались комплексного подхода в вопросе благоустройства («озеленение городских, производственных и дворовых территорий»). Согласно постановлению Ярославского горкома КПСС от 29 марта 1979 г. за годы 10-й пятилетки были «посажены около 1 млн деревьев и кустарников, введены новые мощности городских очистных сооружений, построено 6,4 км новых троллейбусных линий, 20,3 км трамвайных линий, 118 км автобусных маршрутов»⁶. В приведенной выдержке из документа обращает на себя внимание фрагмент о развитии городского

электрического транспорта. Впечатляет рост длины трамвайных линий. Так, открытие нового маршрута трамвая протяженностью более 20 км связало исторический центр Ярославля с новым «Северным жилым районом» (неформальное название «Брагино») [Козлов, Маров].

Вводу в эксплуатацию новой трамвайной линии Ярославля предшествовал острый конфликт интересов между институтами власти (городской и региональной). С одной стороны, 1-й секретарь Ярославского горкома КПСС В.Ф. Горулев лоббировал развитие новых трамвайных линий в городе. Являясь убежденным сторонником этого вида транспорта, он добивался от региональной власти разрешения и ресурсов для осуществления «трамвайных планов». Другую сторону конфликта представлял 1-й секретарь Ярославского обкома КПСС Ф.И. Лощенков, который был фактическим главой Ярославского региона более 25 лет (1961–1986). Согласно отзывам некоторых исследователей, Лощенков, мягко говоря, критически относился к развитию трамвайных линий. С его точки зрения, трамвай был устаревшим видом транспорта [Ковалев: 214–215]. В начале своего правления в середине 1960-х гг. Лощенков добился ликвидации значительной части трамвайных линий в центре Ярославля, а также свернул строительство новых линий в направлении нефтеперерабатывающего завода [Ковалев: 215–221]. Он был скорее «даже не против трамвая... более ненавидел опоры для подвески контактного провода, которые, по его мнению, сильно уродовали улицы и проспекты города» [Ковалев: 230].

В 1977 г. городским властям Ярославля был предложен проект комплексного развития городского транспорта. Он предусматривал создание линии скоростного трамвая, которая должна была соединить крайние районы города (Северный жилой / Дзержинский и Фрунзенский). Трамваю выделяли автономную полосу, а в историческом центре линию планировалось убрать под землю [Ковалев: 215]. Полагаю, что в случае реализации этого новаторского проекта в Ярославле могла бы появиться ветка метрополитена. В.Ф. Горулев как глава горкома КПСС всячески поддерживал эту идею. Напротив, руководитель Ярославского региона Ф.И. Лощенков был противником новой трамвайной линии. Эмоциональный накал согласований в период ввода новой трамвайной линии был настолько велик, что привел к инфарктам у градоначальника Ярославля 1970-х гг. В.Ф. Горулева [Ковалев: 234]. Отражением конфликта стало изменение прямого маршрута новой трамвайной линии. Первоначально трамвай должен был проходить по середине Северного жилого района, вдоль главной улицы (Ленинградский проспект). Однако Лощенков настоял на изменении маршрута. Трамвайная

линия была проложена по периферии района. Считаю, что это ошибочное решение создало серьезные проблемы для городской мобильности ярославцев в настоящем. Лощенков же мотивировал изменение трамвайного маршрута необходимостью сохранения искусственных водоемов (пруды) в центре нового «спального» района [Ковалев: 235–236]. Несмотря на противодействие региональной власти и бюрократические перипетии, к ноябрю 1980 г. самая длинная трамвайная линия города была введена в эксплуатацию: из дальнего района в центр был проложен беспересадочный маршрут. В 1985 г. система ярославского трамвая достигла кульминации в развитии. Общая протяженность трамвайных линий составила почти 67 км [Ярославлю 1000 лет].

Продолжая анализ факторов, влиявших на благоустройство Ярославля, обратимся к роли регионального руководителя. Упомянутый Ф.И. Лощенков был не только противником трамваев, но и поддерживал, выражаясь языком современного дискурса, так называемую «зеленую повестку», в определенном смысле опередив время. Ярославский региональный лидер, опираясь на авторитет ЦК КПСС и неформальные контакты с влиятельным членом Политбюро А.П. Кирилленко [Никифоров 2021b: 245–260], выделял ресурсы на создание новых скверов, парков, фонтанов. О созидательной роли Лощенкова в плане благоустройства Ярославля свидетельствуют как архивные документы⁷, так и данные устной истории. В интервью профессор Н.П. Воронин отмечал по этому поводу, что «шло созидание... Он был хозяин области, переживал за область» [Никифоров 2021a: 189]. Развитие «зеленых зон» в городе, конечно же, нужно оценивать как положительное явление. Однако иногда эти «зеленые инициативы» Лощенкова входили в резонанс с практическими аспектами в развитии городского транспорта: «...подумать о ликвидации трамвайного парка в центре города. Хороший сквер получится» (цит. по: [Ковалев: 215]). Полагаю, что «зеленые устремления» Лощенкова были скорее связаны с личными эстетическими представлениями, чем с желанием улучшить экологическую ситуацию. Увлечение Лощенкова фонтанами даже породило у ярославцев прозвище «Федор Фонтаныч», хотя больше закрепилось прозвание «царь Федор» [Никифоров 2021a: 189].

Архивные документы конца 1970-х гг. свидетельствовали, что определяющим фактором благоустройства продолжали оставаться установки центральной власти. Так, в соответствии с решением партийного съезда городские власти Ярославля поставили амбициозную задачу: «Выполняя решение 25-го съезда КПСС... превратить Ярославль в один из красивейших городов на Волге»⁸.

Еще одним значимым фактором в развитии экологического благоустройства были коммемора-

ции (юбилеи Ярославля). Например, постановление горкома КПСС от 11.09.1985 г. № 54. «О подготовке мероприятий к 975-летию Ярославля» привело к расширению «озеленения города, ремонту дорог и тротуаров, скверов, бульваров, набережных»⁹.

Поворотным в деле благоустройства Ярославля стал 1988 г., когда региональные власти сконцентрировали особое внимание на экологии. Т.П. Колпаков, занимавший должности председателя агропромышленного комитета Ярославской области (1983–1988), председателя президиума Ярославского областного совета Всероссийского общества охраны природы (1988–2008), рассказывая в интервью про экологические проблемы, сообщал, что имело место «загрязнение воздуха предприятиями промышленности, особенно нефтеперерабатывающим заводом, предприятием «Ярэнерго», автомобильным транспортом. Существенные экологические проблемы, связанные со стоками...» [Никифоров 2021a: 217–218]. Приведенные свидетельства устной истории коррелируют с данными архивных документов. В стенограмме заседания горкома КПСС от 27 апреля 1988 г. критиковалась производственная деятельность Ярославского нефтеперерабатывающего завода. В документе отмечалось «существенное влияние вредных выбросов на экологическую обстановку в Ярославле»¹⁰. Подчеркивалось, что «выбросы вредных веществ от предприятий химии, нефтехимии, машиностроения, энергетики («Ярославский моторный завод», заводы «Синтетический каучук», «Лакокраска», «Технический углерод») и автотранспорта остаются значительными»¹¹. Обращает на себя внимание упоминание автомобильного транспорта (автобусы). Далее в документе виден еще больший акцент на *природоохранной работе*. Предлагалось «обратить внимание «Ярославльавтотранса» на недостаточную работу по переводу автотранспорта на экологически чистые виды топлива и потребовать принятия мер по созданию газозаправочных станций для автомобилей»; выдвигалось требование «опережающего строительства природоохранных объектов на Ярославском нефтеперерабатывающем заводе»¹². Однако уже в 1989 г. в условиях экономических трудностей¹³ вопросы экологии отошли на второй план.

Пристальный взгляд на документы, отложившиеся в местном архиве, позволяет увидеть очевидную тенденцию в политике Ярославского горкома КПСС по благоустройству: в приоритете был исторический центр Ярославля (Кировский район). Экологический тренд проявлялся «в посадке деревьев и кустарников, создании новых парков, скверов и зон отдыха»¹⁴. Следует сказать, что проблемы благоустройства нашли отражение и на страницах местной периодической печати. Среди экологических проблем, которые об-

суждались в городских газетах (рубрика «Письма трудящихся по благоустройству города» в газете «Северный рабочий» от 30 мая 1979 г.) отметим проблему вывоза мусора и засорения зон отдыха: «Наблюдается несвоевременная уборка мусора на останках транспорта, в торговых точках, во дворах»¹⁵. Кроме того, в конце 1980-х гг. в Ярославле появилась организация «зеленых» – городской экологический клуб «Зеленая ветвь», объединивший до 70 чел.¹⁶

Таким образом, факторы развития городского благоустройства в Ярославле 1960–1980-х гг. условно можно разделить на внешние и внутренние. К внешним следует отнести официальные установки центральной власти и развитие общесоюзного законодательства. Ситуативным фактором могут считаться рабочие визиты в Ярославль первых лиц СССР и их личные указания, касавшиеся городской инфраструктуры (Н.С. Хрущев в 1963 г.). К внутренним факторам отнесем субъективную роль региональных руководителей. Так, с одной стороны, Ф.И. Лощенков, 1-й секретарь Ярославского обкома КПСС, в силу собственных эстетических вкусов способствовал политике озеленения города, поддерживая появление новых парков. С другой стороны, В.Ф. Горулев, глава Ярославского горкома КПСС, стремился к развитию в городе трамвая – одного из экологичных видов транспорта. Начинания обоих руководителей, которые были антагонистами по транспортным вопросам, способствовали процессу благоустройства Ярославля в направлении «зеленой повестки». Специфическим фактором в развитии Ярославля в экологическом направлении были коммеморации (юбилеи города).

Важным элементом регионального дискурса власти 1970-х гг. по благоустройству Ярославля стал конфликт интересов между институтами городской и региональной власти. Изменение трамвайного маршрута, произведенное по настоянию первого лица региона, – пример, отражающий противоречивость практической реализации экологического тренда. С одной стороны, в центре нового района были сохранены искусственные водоемы («брагинские пруды»), которые стали основой будущего парка и местом отдыха горожан. С другой стороны, смещение трамвайной линии на периферию района снизило потенциал трамвая как актора городской мобильности Ярославля. С 1988 г. экологический тренд стал смещаться в новом направлении: большее внимание институтов городской власти к внедрению экологически чистых видов топлива, созданию газозаправочных станций для автомобилей, модернизации очистных сооружений на заводах. Газетные рубрики «Письма трудящихся по благоустройству города» и деятельность городского экологического клуба «Зеленая ветвь» породили наряду с властным и общественный дискурс благоустройства.

В заключение хотел бы высказать личную точку зрения о развитии общественного транспорта в современном Ярославле. В свете изученных архивных документов и литературы важным представляется развитие городского электрического транспорта. Прежде всего, важна модернизация трамвайных линий. Трамвай – наиболее экологичный, безопасный, пассажироемкий вид транспорта, способный свести к минимуму транспортные «пробки» – бич современных городов, не имеющих метрополитена. Пассажироемкость трамваев с двумя вагонами выглядит гораздо привлекательнее, чем аналогичный показатель маломестительных автобусов-«маршруток», которые являются источником дополнительных токсинов.

Исторические традиции Ярославля 1970–80-х гг. дают опору для развития городского электротранспорта в настоящее время. Перспективными видятся проекты развития трамвая, связанные с историческим центром города: возвращение к идее подземной рельсовой линии (мини-метро). Привлекательным с точки зрения туризма представляется проект создания кольцевой трамвайной линии вокруг исторического центра Ярославля, находящегося под защитой ЮНЕСКО. Подобный трамвайный маршрут мог бы выполнять функцию и общественного транспорта, и иметь потенциальную туристическую привлекательность (обзорный вид на ключевые объекты истории и культуры Ярославля). Например, подобное трамвайное кольцо имеется в Вене, столице Австрии.

Примечания

¹ Германский исторический институт в Москве. URL: https://www.dhi-moskau.org/fileadmin/user_upload/DHI_Moskau/pdf/Veranstaltungen/2021/Science-Forum_Programm_23-24.11.pdf (дата обращения: 09.12.2021).

² Государственный архив Ярославской области (ГАЯО). Ф. Р-3651. Оп. 1. Д. 295. Л. 1–12.

³ Центр документации новейшей истории Ярославской области (ЦДНІЯО). Ф. 7386. Оп. 1. Д. 131. Л. 29.

⁴ ЦДНІЯО. Ф. 7386. Оп. 1. Д. 131. Л. 37.

⁵ Об охране природы в РСФСР: Закон РСФСР от 27.10.1960 // Ведомости ВСРСФСР. 1960. № 40. Ст. 586.

⁶ ЦДНІЯО. Ф. 273. Оп. 83. Д. 4. Л. 166.

⁷ Там же. Оп. 95. Д. 6. Л. 54.

⁸ Там же. Оп. 83. Д. 4. Л. 169.

⁹ Там же. Оп. 95. Д. 6. Л. 54.

¹⁰ Там же. Оп. 101. Д. 4. Л. 177–178.

¹¹ Там же. Д. 4. Л. 178.

¹² Там же.

¹³ Там же. Л. 109.

¹⁴ Там же. Оп. 83. Д. 5. Л. 103.

¹⁵ Там же.

¹⁶ Там же. Ф. 272. Оп. 269. Д. 2715. Л. 5.

Список литературы

Боголюбов Е.А. Охрана окружающей среды в городах в 1950–1960-е годы (на примере Кемеровской области) // Государственная власть и местное самоуправление. 2019. № 9. С. 59–64.

Воробьева Н.И. Развитие благоустройства Ярославля в конце XIX – начале XX вв. Ярославль, 2015. 257 с.

Горбачёв О.В. На пути к городу: сельская миграция в Центральной России (1946–1985 гг.) и советская модель урбанизации. М.: Наука, 2002. 158 с.

Громова Е.А. Правовое регулирование «умных городов» // Smart Law for Smart Industry. М.: РГ-Пресс, 2020. С. 138–143.

Исторический центр Ярославля // Список всемирного наследия ЮНЕСКО. URL: <http://whc.unesco.org/en/list/1170> (дата обращения: 09.12.2021).

Каганский В.Л. Культурный ландшафт и советское обитаемое пространство. М.: НЛЮ, 2001. 573 с.

Козлов П.И., Маров В.Ф. Ярославль: путеводитель. Ярославль: Верхне-Волжское изд-во, 1988. 236 с.

Ковалев А.Д. На электрической тяге: очерки истории ярославского трамвая и троллейбуса. Ярославль: Изд-во Александра Рутмана, 2005. 374 с.

Макеева Е.Д. Характерные особенности управления охраной природы в регионах РСФСР в 1960–1980-е гг. (исторический аспект) // Вестник Костромского государственного университета. 2016. Т. 22, № 4. С. 51–55.

Марасанова В.М. Деятельность губернаторов Верхневолжского региона России в условиях Первой мировой войны (август 1914 – февраль 1917 гг.) // Научные ведомости Белгородского государственного университета. 2013. № 8. С. 132–139.

Нагорная О.С., Голубинов Я.А. Экологическая история Первой мировой войны на восточном фронте: лакуны историографического ландшафта и исследовательские перспективы // Вестник Пермского университета. Сер.: История. 2021. № 2 (53). С. 5–16.

Никифоров Ю.С. Верхневолжские регионы РСФСР и союзно-республиканский центр (1950–1980-е гг.): теоретико-методологические основы изучения. Ярославль: ЯГПУ им. К.Д. Ушинского, 2021а. 275 с.

Никифоров Ю.С. Визит Н.С. Хрущёва в Ярославль в 1963 г.: образ власти в региональном измерении // Российская история. 2016. № 4. С. 56–72.

Никифоров Ю.С. Региональный аспект исследования трансформации российского общества 1950–1990-х гг. и эволюции экономического устройства: репрезентативность и уникальность Верхневолжских регионов позднего СССР // Вестник Костромского государственного университета. 2020. Т. 26, № 2. С. 52–60.

Никифоров Ю.С. «Сформировался удельный князь образца развитого социализма». Интересы правящих региональных элит СССР второй полови-

ны XX века // Диалог со временем. 2021b. Вып. 77. С. 245–260.

Торопов В.Ф. Незабываемое. Записки председателя облисполкома. Ярославль: Верхн. Волга, 2001. 173 с.

Шмыглева А.В. Экологическая политика СССР во второй половине XX в.: региональный аспект // Информационный бюллетень ассоциации «История и компьютер». 2017. № 46. С. 144–149.

Радкау Й. Природа и власть. Всемирная история окружающей среды. М.: ВШЭ, 2014. 472 с.

Хорев Б.С. Региональная политика в СССР. М.: Мысль, 1989. 283 с.

Ярославлю 1000 лет. В зеркале статистики: статистический сборник / под ред. В.А. Ваганова. Ярославль: Ярославльстат, 2010. 285 с.

Bernhardt Chr. Urban automobility in Cold War Berlin: a transnational perspective. The Journal of Transport History, 2020, vol. 41 (3), pp. 301-305.

References

Bogolyubov E.A. *Ohrana okruzhayushchej sredy v gorodah v 1950-1960-e gody (na primere Kemerovskoj oblasti)* [Environmental protection in cities in the 1950s-1960s (on the example of the Kemerovo region)]. *Gosudarstvennaya vlast' i mestnoe samoupravlenie* [State power and local self-government], 2019, No. 9, pp. 59–64. (In Russ.)

Vorobieva N.I. *Razvitie blagoustrojstva Yaroslavlya v konce XIX – nachale XX vv* [The development of the improvement of Yaroslavl in the late XIX – early XX centuries]. *Yaroslavl Publ.*, 2015, 257 p.

Gorbachyov .V. *Na puti k gorodu: sel'skaya migraciya v Central'noj Rossii (1946–1985 gg.) i sovetskaya model' urbanizacii* [Towards the City: Rural Migration in Central Russia (1946–1985) and the Soviet Model of Urbanization]. *Moscow, Nauka Publ.*, 2002, 158 p. (In Russ.)

Gromova E.A. *Pravovoe regulirovanie «umnyh gorodov»* [Legal regulation of “smart cities”]. *Smart Law for Smart Industry*. *Moscow, RG-Press Publ.*, 2020, pp. 138–143 (In Russ.)

Istoricheskij centr Yaroslavlya [Historical center of Yaroslavl]. *Spisok vseirnogo naslediya YUNESKO* [UNESCO World Heritage List]. URL: <http://whc.unesco.org/en/list/1170> (access date: 09.12.2021).

Kaganskij V.L. *Kul'turnyj landshaft i sovetskoe obitaemoe prostranstvo* [Cultural landscape and Soviet habitable space]. *Moscow, NLO Publ.*, 2001, 573 p. (In Russ.)

Kozlov P.I., Marov V.F. *Yaroslavl': putevoditel'* [Yaroslavl: Guidebook]. *Yaroslavl, Verkhne-Volzhscoe publishing house Publ.*, 1988, 236 p. (In Russ.)

Kovalev A.D. *Na elektricheskoy tyage: ocherki istorii yarovskogo tramvaya i trollejbusa* [On Electric Trac-

tion: Essays on the History of the Yaroslavl Tram and Trolleybus]. Yaroslavl, Alexander Rutman House Publ., 2005, 374 p. (In Russ.)

Makeeva E.D. *Kharakterny'e osobennosti upravleniya okhrany prirody' v regionakh RSFSR v 1960-1980-e gg. (istoricheskiy aspekt)* [Peculiar Features of Environmental Protection Management in Regions of the RSFSR in the 1960s to the 1980s (a Historical Aspect)]. *Vestnik Kostromskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of the Kostroma State University], 2016, vol. 22, № 4, pp. 51–55. (In Russ.)

Marasanova V.M. *Deyatel'nost' gubernatorov Verhnevolzhskogo regiona Rossii v usloviyah Pervoy mirovoj vojny (avgust 1914-fevral' 1917)* [The activities of the governors of the Upper Volga region of Russia in the First World War (August 1914 – February 1917)]. *Nauchnye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta* [Scientific reports of Belgorod State University], 2013, № 8, pp. 132–139. (In Russ.)

Nagornaia O.S., Golubinov Y.A. *Ekologicheskaya istoriya Pervoy mirovoj vojny na vostochnom fronte: lakunnye istoriograficheskogo landshafta i issledovatel'skie perspektivy* [The Environmental History of the First World War at the Eastern Front: Historiographic Landscape and Research Prospects]. *Vestnik Permskogo universiteta. Istoriya* [Perm University Herald. History], 2021, № 2 (53), pp. 5–16.

Nikiforov Yu.S. *Verhnevolzhskie regiony RSFSR i soyuzno-respublikanskij centr (1950-1980-e gg.): teoretiko-metodologicheskie osnovy izucheniya* [Upper Volga regions of the RSFSR and the Union-Republican center (1950-1980s): theoretical and methodological foundations of the study]. Yaroslavl, YSPU K.D. Ushinsky Publ., 2021a, 275 p. (In Russ.)

Nikiforov Yu.S. *Vizit N.S. Hrushchëva v Yaroslavl' v 1963 g.: obraz vlasti v regional'nom izmerenii* [Visit of N.S. Khrushchev to Yaroslavl in 1963: the image of power in the regional dimension]. *Rossiyskaya istoriya* [Russian history], 2016, № 4, pp. 56–72 (In Russ.)

Nikiforov Yu.S. *Regional'nyy aspekt issledovaniya transformacii rossijskogo obshchestva 1950-1990-h gg. i evolyucii ekonomicheskogo ustrojstva: reprezentativnost' i unikal'nost' Verhnevolzhskih regionov pozdnego*

SSSR [Regional aspect of the study of the transformation of Russian society in the 1950s-1990s. and evolution of the economic structure: representativeness and uniqueness of the Upper Volga regions of the late USSR]. *Vestnik Kostromskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of the Kostroma State University], 2020, vol. 26, № 2, pp. 52–60 (In Russ.)

Nikiforov Iu.S. *“Sformirovalsia udel'nyi kniaz' obraztsa razvitogo sotsializma”*. *Interesy praviashchikh regional'nykh elit SSSR vtoroi poloviny XX veka* [“An appanage prince of a pattern of developed socialism has emerged”. The interests of the ruling regional elites of the USSR in the later 20th]. *Dialog so vremenem* [Dialogue with time]. 2021b, issue 77, pp. 245–260.

Toropov V.F. *Nezabyvaemoe. Zapiski predsedatelya oblistpolkoma* [Unforgettable. Notes of the chairman of the regional executive committee]. Yaroslavl', Verhn. Volga Publ., 2001, 173 p. (In Russ.)

Shmygleva A.V. *Ekologicheskaya politika SSSR vo vtoroy polovine XX v.: regionalny'y aspekt* [The Environmental Policy of the USSR in the Second Half of the XX Century: A Regional Aspect]. *Informatsionny'y byulleten assotsiatsii “Istoriya i kompyuter”* [Informational Bulletin of the Association History and Computer], 2017, № 46, pp. 144–149. (In Russ.)

Radkau J. *Priroda i vlast'. Vsemirnaya istoriya okruzhayushchej sredy* [Nature and power. World history of the environment]. Moscow, VSHE Publ., 2014, 472 p. (In Russ.)

Khorev B.S. *Regional'naya politika v SSSR* [Regional policy in the USSR]. Moscow, Mysl' Publ., 1989, 283 p. (In Russ.)

Yaroslavlyu 1000 let. V zerkale statistiki: statisticheskij sbornik [Yaroslavl is 1000 years old. In the mirror of statistics: statistical collection], ed. by V.A. Vaganova. Yaroslavl, Yaroslavlstat Publ., 2010, 285 p. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 18.12.2022; одобрена после рецензирования 25.01.2022; принята к публикации 09.02.2022.

The article was submitted 18.12.2022; approved after reviewing 25.01.2022; accepted for publication 09.02.2022.