

Ануфриева Н.А.

## ПЕРИОДЫ АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОГО ФОРМИРОВАНИЯ ПРИГРАНИЧНЫХ ТАМОЖЕННЫХ ПОСТОВ

УДК: 725.3.03  
ББК: 85.113(2)

### Аннотация

*В статье рассматривается развитие архитектуры приграничного таможенного поста. Выделены три основных периода архитектурно-планировочного формирования приграничных таможенных постов с определением основных особенностей развития архитектуры в каждом периоде.*

### Ключевые слова

*приграничные таможенные посты, архитектурно-планировочная организация, таможи*

История формирования архитектуры приграничных таможенных постов насчитывает несколько столетий, в результате эволюционного развития состав приграничных постов обрел современный вид. В статье определяются основные периоды эволюции архитектурно-планировочной организации приграничных постов в процессе исторического развития таможенного и пограничного дела в России.

В целом архитектура приграничного таможенного поста начала складываться практически одновременно с возникновением таможни. В течение многих столетий приграничный пост имел таможенно-пограничную функцию и представлял собой группу объектов, организующих охрану государства, торговлю, складирование, досмотр товаров, сервисное обслуживание участников торговли и проезжающих, а также сбор таможенных пошлин.

В процессе исторического развития можно выделить три основных периода в эволюционном формировании архитектурно-планировочной организации приграничных постов:

- первый – Средневековье – конец XV – XVII в. (табл. 1);
- второй – Новое время – XVIII – XIX вв. (табл. 2);
- третий – Новейшее время – XX в. (табл. 3).

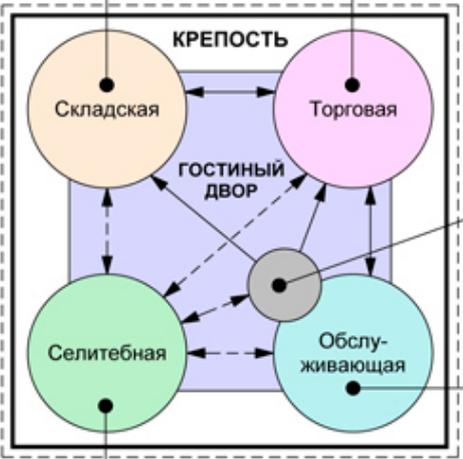
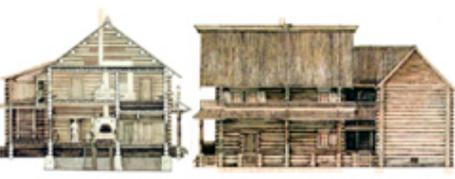
Критерии архитектурно-планировочного формирования:

- расположение, характер застройки и основные типы сооружений;
- функционально-планировочная структура поста;
- характер зданий и сооружений (этажность, основные материалы конструкций, объемно-планировочная структура).

Начало первого периода связано со строительством таможенной избы в крепости Ивангород, которая была заложена в 1492 г. по указу Ивана III [3] (табл. 1). Внешняя политика государства была направлена не только на укрепление своих границ, но и на развитие торговых отношений. В это время граница государства еще не сформировалась, шло постепенное освоение Сибири. В ходе освоения сибирских земель в 1598 г. строится Верхотурье, где учреждается первая в Сибири таможенная застава. В 1601 г. в Верхотурье учреждается таможня, здесь располагались центральная ямская (почтовая) станция, судоверфь, речная пристань, гостиный двор, воеводский дом, христианские храмы. Через несколько лет таможни появились в Тобольске, Тюмени, Таре, Мангазее, Кяхте, Сургуте, Туринске и т. д. [1, 2]. С 1692 г. в Тобольске под руководством архитектора С.У. Ремезова начинается строительство кремля, в котором расположен гостиный двор с таможней и часовней [6].

Таблица 1.

Первый период архитектурно-планировочного формирования таможенно-пограничных постов

<b>Первый период - с конца XV до конца XVII в.</b>	
<p><b>расположение</b> - таможенные посты организовывались в острогах или крепостях на границе государства ( граница не сформирована)</p>	
<p><b>характер застройки</b> - сооружения в основном отдельно стоящие, хаотично расположенные на территории крепости(ostroга). Первому периоду характерен простой тип планировочного решения сооружений - в основном квадратной или прямоугольной формы, иногда с разделением на части (функциональное деление или расширение).</p>	
<p>Крепость Ивангород (1492г.)</p>  <p>Гостиный двор с таможеной</p>	<p>Красноярский острог (1628 г.) макет</p> 
<p><b>характеристики зданий и сооружений:</b>  <b>этажность</b> - не более 2  <b>основные материалы конструкций</b> - таможенная изба, стены острогов и гостиные дворы при них - в основном деревянные срубы, гостиные дворы при крепостях - каменные постройки  <b>объемно-планировочная структура</b> - деревянных строений - "клеть", из камня - галерейный тип или анфиладный тип планировочной структуры</p>	
<p><b>тип сооружений</b> - "крепость", "изба", "гостиный двор", таможенный "пост"</p>	
<p>Архангельская крепость (1684г.)</p>  <p>Гостиный двор с таможеной</p>	<p>Ачинский острог (1641г.)</p> 
<p>Умревский острог (1702г.)</p> 	
<p>Иркутский острог (конец 17в.)</p>  <p>Гостиный двор с таможеной</p>	<p>Илимский острог (1648 г.)</p> 
<p>Постоялый двор таможенного поста в селе Нижняя Синячиха(1680г.)</p>  	
<p><b>Схема функционального взаимодействия внутри приграничного (таможенно-пограничного) поста</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Амбары (склады) для хранения товаров</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Торговые лавки, ряды, базар</div> </div>  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">"ТАМОЖЕННАЯ ИЗБА" государственный контроль торговли</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">Постоялые дворы для временного проживания, где можно было переночевать, пообедать и отдохнуть. Конюшни.</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">Избы для постоянного проживания</div>	
 	

---

Верхотурье возникло как конечный пункт на Бабиновской дороге из России, которая долгое время являлась основной торгово-транспортной артерией, связывающей Сибирь с европейской частью. «В 1600 г. здесь была организована «государева» таможня и устроена ямщицкая слобода. Вся жизнь города была подчинена обслуживанию этого транзитного торгово-транспортного движения; только в 1671–1672 гг. через Верхотурье проследовало 1683 торговца, провезших товара на 32 тыс. рублей» [5]. О распространении таможенного контроля на Урале свидетельствует реконструкция постоянного двора таможенного поста в селе Нижняя Синячиха (1680 г.), которая должна быть завершена к концу 2014 года (табл. 1).

С 1595 г. Тобольск стал главным торговым центром Сибири. Из Тобольска в Монголию и Китай намечается торговый путь. «Только в 1639–1640 гг. по всем дорогам из Тобольска в оба конца прошло не менее 2983 промышленных и торговых людей, а сборы таможенной и проезжей пошлины с них только в 1625 г. достигли суммы в 4198 рублей» [5].

В начале XVII в. в Тюмени была построена таможенная изба как составная часть гостиного двора. Тюменский гостиный двор считался одним из крупных, наравне с гостинными дворами в Верхотурье и Мангазее. В 1624 г. в нем было три таможенные избы и двадцать четыре торговых лавки, а в 1695 году количество частных лавок увеличилось в пять раз [5].

Стратегически удобное местоположение было у Иркутска. В 1682 г. в Иркутске открылась таможенная изба. Острог и все сооружения гостиного двора были деревянными [1,3].

С конца 80-х XVII в. центром русской внешней торговли стал Архангельск; в 1684 году был построен обширный каменный Гостиный двор с таможенной избой. Здание Гостиного двора, помимо торговой функции имело важное оборонное значение. Таможенная изба в Архангельске существовала уже в конце XVI в. [3].

Таким образом, в течение первого периода появляются и формируются первые элементы архитектурно-планировочной организации приграничного поста – таможенная изба и гостиный двор с торговыми рядами, амбарами и постоянным двором. Сооружения постоянного двора представляли собой деревянные срубы не выше двух этажей. В таможенных избах взимались таможенные сборы, производилось взвешивание и досмотр товаров. На территории таможенного поста постепенно формируется комплекс зданий и сооружений, проявляется функция гостиных дворов, в которых велась торговля, располагались склады, находились конюшни для лошадей. Основные типы сооружений первого периода – крепость, таможенная изба, гостиный двор, таможенный пост (табл. 1). В период несформированности границ государства крепости и таможенные посты располагаются на основных торговых путях. В это время зарождаются основные функции приграничного поста – торговая, сервисная, оборонительная и контрольная. Тип транспорта – гужевой.

В следующий период происходят изменения, связанные с расширением типологии сооружений и формированием границ государства (образованием новых таможенно-пограничных постов), а также со значительными изменениями в устройстве государства, мощным реформированием.

Второй период становления архитектурно-планировочной организации приграничных таможенных постов начинается с эпохи правления Петра I, во времена которого происходит масштабное реформирование и политическая централизация таможенного дела. Таможенный комплекс в Санкт-Петербурге располагался на торговых путях, связывающих Европу с Россией. В это время появляются новые типы сооружений, формируются новые крупные таможенные комплексы и погранично-таможенные заставы. До конца XVIII в. сохраняют свое назначение крепости (остроги) с гостинными дворами, таможенные избы. Вдоль границы России к началу XIX в. складывается сеть таможенно-пограничных застав (постов), расширяется и укрепляется их функциональное наполнение.

Первым крупным таможенным сооружением начала XVIII века стал комплекс зданий на стрелке Васильевского острова в Санкт-Петербурге.

Первые постройки Васильевского острова – здание Двенадцати коллегий и Гостиный (Таможенный) двор. Начиная с 1718 г. внешними таможенными сборами ведала Коммерц-коллегия, расположенная в здании Двенадцати коллегий. Коммерц-коллегия отвечала за развитие торговли, главным образом внешней, держала под контролем строительство торговых судов, гаваней, маяков, складов и т.д., водных и сухопутных путей. Гостиный двор на Васильевском острове возведен практически одновременно со зданием Двенадцати коллегий в 1720–1740-х гг. и состоял из ряда амбаров, отдаваемых купечеству внаем. Здесь сосредоточивались «отпускные», т. е. предназначенные на экспорт отечественные товары, и привозные, импортные. Первоначально иностранным купцам разрешено было торговать лишь в Гостином дворе, исключительно под надзором таможни [3].

В этот период продолжается строительство гостиных дворов в Сибири. В Тобольске было построено первое казенное каменное здание – двухэтажная приказная палата с амбарами (1700–1704) и первое общественное здание – каменный Гостиный двор (1703–1706). Оба здания были спроектированы и сооружены под руководством С. У. Ремезова [6].

Построенная в XVIII в. на юге Западной Сибири цепь укреплений получила название Сибирских линий. Начало их возведения можно отнести ко времени строительства отдельных крепостей на Иртыше (1714–1720). Сибирские укрепленные линии состояли из сооруженных в разное время линий – Иртышской (1745–1752), Тоболо-Ишимской (1752–1755) и Колывано-Кузнецкой (1747–1768). Они начинались с правого берега Тобола и тянулись цепью более чем на 2000 верст до Кузнецкой крепости через междуречье Тобола, Ишима, Иртыша, далее на юго-восток вдоль Иртыша до Усть-Каменогорской крепости и затем – в северо-восточном направлении через Бийскую крепость до Кузнецка. Крепости возникли как пограничные заставы для ведения оборонительных действий, но в то же время вели сборы таможенных пошлин от торговли [4]. Сооружения системы южно-сибирских оборонительных линий в основном были деревянными. Типовые укрепления Сибирских пограничных линий назывались крепостями, редутами, форпостами и станциями. После упразднения оборонительной функции (к концу XVIII в.) они утрачивают свою «силу» [4].

Сплошной Сибирской границы раздела русских земель не было из-за труднодоступности и неудобства для переходов и перегона скота, поскольку вся граница с Китаем была проведена между Алтайскими, Саянскими, Байкальскими, Монгольскими и Китайскими горами. От Кяхты до Иркутска вдоль границы было установлено 8 пограничных крепостей, а от Иркутска до Томска – 4 караула. По составленному в 1746 г. плану инженер-капитана Сергея Плаутина от Телеутского озера до Енисея надлежало поставить 9 крепостей и 2 деревянных редута. Помимо перестройки Саянского острога были намечены укрепления еще нескольких острогов [4].

В 1755 г. главной в Сибири назначена Кяхтинская таможня при Троицко-Савской крепости. Кяхтинская слобода располагалась рядом с основной крепостью, в ней находились 6 юрт и большой двор с 12 амбарами. Крепость была четырехугольной, более 200 м в длину по каждой стороне, по углам находились башни. Внутри были построены более 30 изб для купцов, гостиный двор с торговыми лавками и амбарами. Постройка Кяхтинской слободы завершена в 1728 г. [10].

К 1728 г. после подписания Буринского договора вдоль границы с Китаем и Монголией было учреждено более 30 караулов, к 1760 – свыше 40, в 1820 г. – 53. Располагались они вдоль пограничной линии. В середине XVIII в. в связи с укреплением границы для защиты от вторжений с монгольской стороны были учреждены новые караулы, которые были укреплены дополнительными сооружениями – палисадами, рогатками и надолбами. Въезд преграждали шлагбаум и будка часового. К 1770 г. многие караульные поселения разрослись по размерам до обычных сел [7].

---

К началу 1800 г. в Российской Империи существовали 34 таможи и 30 таможенных застав. В XIX – начале XX в. пограничные таможи находились под централизованным управлением одного ведомства и стали важнейшим инструментом таможенной службы. Кроме фискальной функции по сбору таможенных пошлин на них были возложены задачи по охране государственной границы и борьбе с контрабандой [3].

В 1827 г. было принято “Положения об устройстве пограничной таможенной стражи”, окончательно сформулировавшее задачи таможенной охраны границ империи. Таможенная стража получила военное устройство и была разделена на бригады, полубригады, роты и т. д., укомплектованные конными объездчиками и пешими стражниками. На границе устанавливались столбы с обозначением подразделений, охраняющих данный участок и другие сооружения соответствующего назначения (будки, шлагбаумы и т. п.) [4].

Архитектурное решение и функциональное устройство таможенных объектов были непосредственно связаны с рангом располагавшегося в нем таможенного учреждения. Чем выше была классность таможни, тем многочисленнее ее персонал, требовавший, в свою очередь, вместительных конторских и других служебных помещений [3].

Возникновение и развитие железнодорожного сообщения как основного вида сухопутных грузоперевозок вызвало необходимость строительства Московской складской таможни. Комплекс таможенных зданий был построен в 1853 г. на площади трех вокзалов (ныне Комсомольская площадь). На территории комплекса были расположены трехэтажный корпус с административными помещениями, цокольный этаж которого предполагалось использовать под жилые помещения для служащих, но позднее его функции были изменены на конторские; одноэтажные пакгаузы со складскими помещениями были спроектированы с учетом надстройки для увеличения складских помещений в случае увеличения грузооборота. Территория под таможенный комплекс была выкуплена с учетом его непосредственной близости к железнодорожному вокзалу. С 1991 г. в Таможенном комплексе на Комсомольской площади располагается Государственный таможенный комитет Российской Федерации [3].

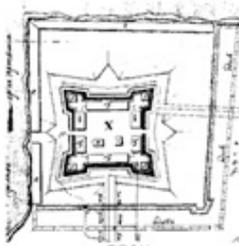
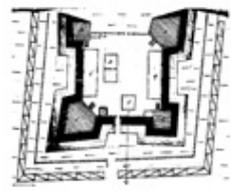
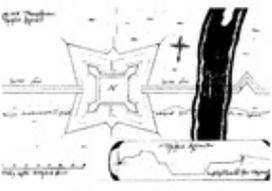
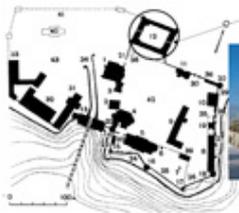
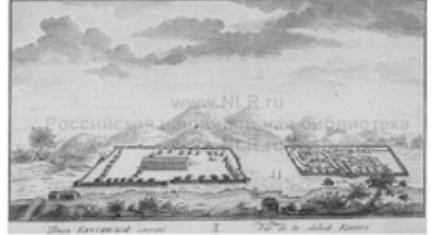
Таким образом, если первый период – это лишь зарождение таможенного дела в России и строительство первых укреплений, то в течение второго периода происходит его интенсивное развитие, в связи с чем формируется архитектурно-планировочная организация объектов таможни, появляются крупные столичные таможенные комплексы в Москве и Санкт-Петербурге. Развитие транспортного, в том числе железнодорожного, сообщения с отдаленными частями страны усиливает функции таможни в регионах и на границе России. Грамотно проведенные внутривластные реформы привели к бурному росту производства. К началу XX в. Россия активно закупала товары за границей и являлась мировым лидером в торговле сельскохозяйственной продукцией [3].

В течение второго периода формирования таможенно-пограничных постов складываются новые типы сооружений и развиваются уже существующие. Постепенно становится еще более развитой планировочная организация крепостей и гостиных дворов, наравне с каменным характером сооружений сохраняется повсеместное применение в строительстве дерева. К планировочной структуре крепостей добавляется слобода, предназначенная для ведения торговли. К новым сооружениям можно отнести крупные таможенные комплексы и таможенно-пограничные заставы. К началу XX в. граница России была практически сформирована, закончилось освоение Сибири и Дальнего Востока [2, 4]. Вдоль границы России создается ряд оборонительных крепостей и застав, в которых осуществлялся таможенный контроль.

Крупные таможенные комплексы имели сложную планировочную структуру, состоящую из нескольких функционально-планировочных зон (торговую, складскую, гостиничную и т. д.). Таможенные комплексы, расположенные в центральной части столичных городов, развивались в городской застройке. Здания проектировались с учетом

Таблица 2.

Второй период архитектурно-планировочного формирования таможенно-пограничных постов

<b>Второй период - с начала XVIII до начала XX в</b>	
<b>расположение</b> - таможенно-пограничные посты организовывались вдоль государственной границы (к концу периода граница практически сформирована)	
<b>характер застройки</b> - происходит постепенное усложнение планировочного решения, крупные комплексы имели сложное планировочное решение, совмещенное с городской инфраструктурой. Пограничные сооружения имели простое планировочное решение.	
<b>Сибирские оборонительные линии</b>	
 <p>план Усть-Каменогорской крепости (1720г)</p>	 <p>Лосев редут (макет)</p> 
 <p>типовой план редутов на Иртыше (1746 г.)</p>	 <p>Чарышский форпост на Кольванской линии (1746 г.)</p>
<p><b>характеристики зданий и сооружений:</b>  <b>этажность</b> - не более 2, в таможенных комплексах до 3 и более  <b>основные материалы конструкций</b> - таможенная изба - деревянный сруб, гостинный двор и крепостные стены постепенно становятся каменными постройками  <b>объемно-планировочная структура</b> - деревянных строений - "клеть", из камня - галерейный тип или анфиладный тип планировочной структуры</p> <p><b>типы сооружений</b> - продолжают свое формирование "крепости"(остроги), "гостинный двор", таможенная "изба"</p>	
 <p>крепость ТОБОЛЬСК (1684г)</p>	
 <p>Гостинный двор с таможей 1704г</p>	
 <p>Троицкосавск (1880 г.)</p>	 <p>Кяхта и Троицкосавск (1755 г.)</p>
 <p>Иркутские торговые ряды середины 19 века</p>	
 <p>г. Зарайск Каширо-Веневская застава</p>	
<p><b>таможенно-пограничная "застава"</b></p> <p>Пограничная будка со шлагбаумом начала 19 века</p>    	
<p><b>таможенные "комплексы"</b></p> <p>Таможенный комплекс на Стрелке Васильевского острова в г. Санкт-Петербурге 1820-1840г.</p> <p>Здание Московской складочной таможи 1853г.</p>	
 <p>Гостиный (Таможенный) двор 1820-1840г</p>	 <p>Здание Таможни 1830г.</p>
 <p>Таможенный комплекс</p>	

---

возможности надстройки в случае увеличения технологической нагрузки на комплекс. При строительстве таможенных комплексов основная роль отводилась центральным элементам, где располагалась таможенная служба или осуществлялись основные торговые сделки. Архитектура комплексов подчеркивала их государственную значимость и роль таможни в торговых отношениях между странами.

Масштабность подходов к проектированию и сроки строительства крупных таможенных комплексов говорят о том, что происходила постоянная реорганизация таможенной структуры в рамках реорганизации всего государства как в политических, так и в экономических аспектах. Смена приоритетных направлений реорганизации таможенной инфраструктуры была обусловлена развитием торговых отношений, транспортной сети и территориальных границ государства.

К концу XIX века граница России по всей ее протяженности была укреплена таможенно-пограничными заставами. Тип транспорта – гужевой, появляется железнодорожный. Автомобильный транспорт начнет развиваться только с начала XX в. В этот период складываются различные типы таможенно-пограничных постов по масштабу и значимости (мелкие и крупные). Планировочная инфраструктура некоторых приграничных крепостей укрупняется, переходя в разряд основных торговых площадей, разросшихся до размеров городов. Торговая площадь объединяла гостиный двор, торговые ряды, амбары и постоянные дворы.

Третий период характеризуется изменениями в политическом устройстве государства, дальнейшим развитием таможенного дела, а также появлением автомобильного транспорта. Его особенностью стала организация транспортных перевозок – зачаток транспортной логистики, что существенно повлияло на формирование современного облика зданий и сооружений приграничного таможенного поста. В третьем периоде возникают новые типы таможенно-пограничных сооружений на границе России. Это автомобильные пункты пропуска (АПП): многосторонние (МАПП) и двусторонние (АПП). Отличительной особенностью периода можно назвать характерные изменения в функционально-планировочной организации поста, в объемно-планировочном решении, конструкциях.

Рост промышленного производства, расширение торговых отношений России не только с приграничными странами, но и со всем мировым сообществом обусловили целесообразное и рациональное функциональное блокирование объектов в структуре приграничного автомобильного поста (ПАП). Автомобильный пункт пропуска является основным объектом ПАП. К дополнительным объектам относятся таможенно-логистический терминал (ТЛТ) и комплекс придорожного сервиса [8, 9]. Первые АПП, существовавшие во второй половине XX в. в России, строились исключительно для организации перехода через границу, не учитывалась необходимость создания сервисного обслуживания пассажиров вне зоны контроля, т. е. за пределами АПП, не предусматривалась жилая среда для персонала, работающего на приграничном пункте и т. д. [3].

В третьем периоде можно выделить два основных этапа формирования архитектуры приграничных автомобильных постов:

- Первый этап – до 90-х гг. XX в.;
- Второй этап – 1991 г. – настоящее время.

В 1920–1921 годах создается сеть пограничных таможенных учреждений, размещенных по морским и сухопутным границам, состоящая из 283 таможенных пунктов и 149 таможенных постов [3]. В 1930-е гг. основной деятельностью пограничных таможен стала борьба с политической контрабандой и шпионажем. В связи с отказом ряда зарубежных стран покупать советскую продукцию резко снизился объем перевозок через границу внешнеторговых грузов. В 1944 г. было открыто 5 таможенных постов, организовано

Таблица 3.

Третий период архитектурно-планировочного формирования таможенно-пограничных постов

<b>Третий период - с начала XX в</b>	
<b>расположение</b> - таможенно-пограничные посты организовывались вдоль государственной границы (к концу периода граница практически сформирована)	
<b>характер застройки</b> - происходит постепенное усложнение планировочного решения, выделяются мелкие и крупные объекты строительства. Средние и крупные комплексы имеют сложное планировочное решение, сочетают несколько функционально-планировочных зон. Мелкие посты	
<p><b>Пограничные заставы 70-80 годы XX века</b></p> 	<p><b>характеристики зданий и сооружений:</b>  <b>этажность</b> - 1-4  <b>основные материалы конструкций</b> - на первом этапе - деревянные, в дальнейшем из искусственных каменных материалов (кирпича), с начала 21 века широко применяется металлокаркас с облицовкой сэндвич-панелями  <b>объемно-планировочная структура</b> - преобладает коридорный и зальный типы планировочной структуры, вводятся типовые планировочные модули.</p>
<p><b>Автомобильные пункты пропуска (АПП)</b></p> 	<p><b>типы сооружений</b> - отдельно стоящие здания и сооружения, комплексы, автомобильные пункты пропуска (АПП)</p>
<p><b>МАПП Забайкальск (Забайкальский край)</b></p> 	<p><b>АПП Адлер (Краснодарский край)</b></p> 
<p><b>МАПП Суонера (Республика Карелия)</b></p> 	<p><b>МАПП Шебекино (Белгородская область)</b></p> 
<p><b>МАПП Кяхта (Республика Бурятия)</b></p> 	<p><b>МАПП Кяхта (Республика Бурятия)</b></p> 
<p><b>Таможенно-логистический комплекс (ТЛК) п. Ташанта (Республика Алтай)</b></p> 	<p><b>МАПП Ташанта (Республика Алтай)</b></p> 
<p><b>МАПП Верхний Ларс (Республика Северная Осетия - Алания)</b></p> 	

---

42 временных поста для пропуска переселенцев и благотворительных грузов, в 1945 г. – уже 34 таможенных поста. В 70–80-х гг. таможенное законодательство дополнилось нормативными указаниями, направленными на предотвращение контрабанды валюты и культурных ценностей. Были существенно переработаны правила пропуска грузов через границу СССР [3].

Несмотря на некоторые положительные сдвиги в развитии погранично-таможенной службы, первый этап можно назвать временем стагнации в формировании архитектуры приграничных таможенных постов [3].

Второй этап формирования архитектуры начинается с 1991 г., когда границы государства были изменены после распада СССР и организации СНГ. Наступает период интенсивного строительства новых пунктов пропуска на границе; резко возрастает транзит грузов и пассажиров через таможенно-пограничные посты. С 2008 г. проектирование и строительство ведется в рамках Новой таможенной концепции, согласно которой строительство таможенно-логистических терминалов (ТЛТ), необходимых для проведения досмотра грузов, должно происходить в непосредственной близости от автомобильного пункта пропуска (поста) [8, 9]. С 2011 г. вступает в силу программа по развитию инфраструктуры приграничных автомобильных постов, особое внимание в настоящее время уделяется строительству объектов придорожного сервиса в зоне, максимально приближенной к автомобильному пункту пропуска [8, 9].

Таким образом, за последние два десятилетия происходит мощный скачок в архитектурно-планировочном развитии автомобильных пунктов пропуска (второй этап) и в целом приграничной инфраструктуры. Смена политического строя и открытие границ положительным образом сказались на развитии архитектурно-планировочной организации приграничных таможенных постов. В настоящее время на базе АПП происходит формирование более крупного типологического образования – приграничного автомобильного поста (ПАП), структуру которого составляют несколько объектов, отвечающих за контроль грузов, транспортных средств и пассажиров на границе, а также сервисное обслуживание участников дорожного движения. На сегодняшний день насчитывается более ста АПП, работающих на постоянной основе [8, 9]. Новые программы развития инфраструктуры ПАП указывают на необходимость функционального расширения и архитектурно-планировочного развития [9].

Итак, в процессе эволюционного развития архитектурно-планировочной организации приграничного таможенного поста происходит формирование целого комплекса различных объектов. История развития архитектурно-планировочной организации приграничных таможенных постов неразрывно связана с развитием таможенного и пограничного дела в России, а также с формированием самого государства. Процесс перехода от крепости к современному комплексу занял несколько веков развития. Несмотря на политические и экономические сложности настоящего времени, на границе РФ сегодня возводятся и реконструируются автомобильные пункты пропуска, таможенно-логистические терминалы и другие объекты приграничного таможенного поста. Исследования в области исторического развития архитектурно-планировочной организации приграничных таможенных постов необходимы для составления более полной картины формирования их архитектуры.

## **Библиография**

1. Старцев, А.В., Гончаров, Ю.М. История предпринимательства в Сибири (XVII – начало XX в.): учеб. пособие / А.В. Старцев, Ю.М. Гончаров – Барнаул: Изд-во Алтайского ун-та – 1999. – 215 с.
2. Ключева, В.П. К вопросу о роли таможенной системы в освоении Сибири (XVII – первая треть XVIII в.) [Электронный ресурс] / В.П. Ключева – URL: <http://new.hist.asu.ru/biblio/borod4/>

part2-p93-98.pdf

3. История Российской таможни [Электронный ресурс]. – URL: [http://museum.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4&Itemid=1](http://museum.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=4&Itemid=1)

4. Муратова, С.Р. На страже рубежей Сибирских [Электронный ресурс] / С.Р. Муратова. – URL: [http://ka-z-ak.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=36:2011-05-09-11-24-45&catid=4:2011-04-27-05-13-40&Itemid=37](http://ka-z-ak.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=36:2011-05-09-11-24-45&catid=4:2011-04-27-05-13-40&Itemid=37)

5. Сибирский летописец [Электронный ресурс]. – URL: <http://sibir-letopisi.ucoz.ru/>

6. Заварихин, С.П. В древнем центре Сибири / С.П.Заварихин. – М.: Искусство 1987. – 192 с.

7. Зуев, А. С. Русское казачество Забайкалья во 2-й четверти XVIII – 1-й пол. XIX в. / А.С. Зуев – Новосибирск, 1994. – 60 с.

8. Ануфриева, Н.А. Типология объектов инфраструктуры приграничного автомобильного поста / Н.А. Ануфриева // Вестник ТГАСУ. – 2013. № 3. – С. 107–117.

9. Ануфриева, Н.А. Структура формирования архитектурно-планировочной организации приграничных автомобильных постов [Электронный ресурс] / Н.А. Ануфриева // Архитектон: известия вузов. – 2013. – № 4 (44). – URL: [http://archvuz.ru/2013\\_4/4](http://archvuz.ru/2013_4/4)

10. Силин, Е.П. Кяхта в XVIII веке: из истории русско-китайской торговли / Е.П. Силин. – Иркутск: Иркут. обл. изд-во, 1947. – 204 с.

Ануфриева Надежда Анисимовна  
аспирант,  
Новосибирская государственная архитектурно-художественная академия,  
Новосибирск, Россия, e-mail: [nadin4848@yandex.ru](mailto:nadin4848@yandex.ru)

Статья поступила в редакцию 26.02.2014  
Электронная версия доступна по адресу: [http://archvuz.ru/2014\\_2/15](http://archvuz.ru/2014_2/15)  
© Ануфриева Н.А. 2014  
© УралГАХА 2014

---

Anufrieva N.A.

## PERIODS IN ARCHITECTURAL DESIGN AND PLANNING OF FRONTIER CUSTOMS POSTS

### Abstract

*The authors consider the evolution of the architecture of frontier customs posts and distinguish three main periods in their architectural design and planning. The distinctive features of the architecture of each period are identified.*

### Key words

*frontier customs posts, architectural design, planning*

### References

1. Startsev, A.V., Goncharov, Yu.M. (1999) History of Entrepreneurship in Siberia (17th – Early 20th Century). Barnaul: Altay University Publishing. (in Russian)
2. Klyuyeva, V.P. (2003) On the Role of the Customs System in the Development of Siberia (17th – First Third of the 18th Century) [Online]. Available from: <http://new.hist.asu.ru/biblio/borod4/part2-p93-98.pdf> (in Russian)
3. History of the Russian Customs Service [Online]. Available from: [http://museum.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4&...](http://museum.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=4&...) (in Russian)
4. Muratova, S.R. Guarding the Siberian Borders [Online]. Available from: [http://ka-z-ak.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=36:2011-0...](http://ka-z-ak.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=36:2011-0...) (in Russian)
5. The Siberian Chronicler [Online]. Available from: <http://sibir-letopisi.ucoz.ru/> (in Russian)
6. Zavarikhin, S.P. (1987) In Siberia's Old Centre. Moscow: Iskusstvo. (in Russian)
7. Zuyev, A. S. (1994) The Russian Cossacks of Transbaikalia in the 2nd Quarter of the 18th – 1st Half of the 19th Century. Novosibirsk: Novosibirsk State University. (in Russian)
8. Anufrieva, N.A. (2013) A Typology of Facilities in the Infrastructure of Border Automobile Posts. Vestnik TGASU, No. 3, p. 107–117. (in Russian)
9. Anufrieva, N.A. (2013) A Structured Approach to the Process of Architectural Design of Frontier Motor Vehicle Posts [Online]. Architecton: Proceedings of Higher Education. No. 4 (44). Available from: [http://archvuz.ru/2013\\_4/4](http://archvuz.ru/2013_4/4) (in Russian)
10. Silin, E.P. (1947) Kyakhta in the 18th Century: from the History of Sino-Russian Trade. Irkutsk: Irkutsk Regional Publishing House. (in Russian)

Anufrieva Nadezhda A.

PhD student,

Novosibirsk State Academy of Architecture and Arts,

Novosibirsk, Russia, e-mail: [nadin4848@yandex.ru](mailto:nadin4848@yandex.ru)

Article submitted: 26.02.14

The online version of this article can be found at: [http://archvuz.ru/2014\\_2/15](http://archvuz.ru/2014_2/15)

© Anufrieva N.A. 2014

© USAAA 2014