

*Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:*

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/kontrolnaya-rabota/316591>

**Тип работы:** Контрольная работа

**Предмет:** История России

Содержание

1. Причины и начало строительства города 3
  2. Основные вехи истории строительства Комсомольска-на-Амуре. Крупные промышленные предприятия 6
  3. Значение Комсомольска-на-Амуре в экономическом и хозяйственном освоении Дальнего Востока. 14
- Список литературы 16

#### 1. Причины и начало строительства города

Город Комсомольск-на-Амуре начался с села Пермского. Экспедиция исследователя Амурского края, являющимся ученым-мореплавателем, адмирала Г.И. Невельского в 1849 году на барке «Байкал» документально доказала впервые, что река Амур является судоходной, что она имеет свой выход в Тихий океан и в качестве стратегической артерии для России обладает огромным значением. Именно Г.И. Невельский первый выдвинул предложение относительно создания сразу нескольких постов (или так называемых «станков») на Амуре. Далее, в 1857 году создается специальная комиссия, которой поручается разработать план построения на Амуре русских сел. Эту кампанию возглавил топограф Будогосский. Созданная комиссия изучила все новейшие описания р. Амур и благодаря этому было обращено внимание на записки русского ученого Н.Н. Максимовича, являющегося основоположником дальневосточной ботаники. При этом в одной из записок Максимович указал на то, что можно в районе нанайского стойбища Мылки построить русское поселение [1].

Все преимущества данного места Будогосским были описаны в плане. Он акцентировал внимание на том, что в этом месте имеются пологие скаты нагорного берега, преимущественно грунт земли – это чернозем, ближайшие к будущему поселению места являются поросшими дровяным лесом, который для вырубki является более легким; несмотря на то, что строевой лес находится в шести верстах, тем не менее на противоположном берегу реки произрастает много строевого леса, наконец, здесь берег приглубый, поэтому к нему могут пришвартовываться суда.

План Будогосского был одобрен Муравьевым-Амурским.

В то время относительно вопроса заселения Приамурья русскими крестьянами, что комитет и министр финансов согласились отпускать ежегодно непосредственно из государственного казначейства серебром 100 тыс. рублей. Однако эта сумма шла только на заселение Приамурского края. Данную сумму решили отпускать, начиная с 1859 года. Кроме этого, Министерством государственного имущества было предложено в 1859 году на Амур переселить: 1) из Вятской губернии – 300 семей; 2) из Пермской губернии – 200 семей; 3) из Тамбовской губернии – 50 семей; 4) из Воронежской губернии – также 50 семей. В общей сложности – 600 семей [4].

При этом Сибирский комитет на водворение, а также путевое следование данных переселенцев назначил 100 тыс. руб. Сверх этого 200 семей из Пермской губернии, а также 200 семей из Вятской, которые были министерством предназначены непосредственно к переселению в Енисейскую губернию, были по величайшему повелению от 25 декабря 1859 г. направлены именно в Амурский край.

Павел Казакевич, являющийся первым военным губернатором Приамурья (а также он был другом и сподвижником Невельского), весной 1860 г. отправляет вверх по Амуру группу своих солдат с приказом рубить лес и затем ставить первые срубы непосредственно для поселения русских крестьян во всех местах, где были вбиты столбы. Таким образом, в июне-июле 1860 г. подготовлены были срубы также и для будущего села Пермского-на-Амуре. Однако крестьяне-переселенцы только в начале августа прибыли со всем своим скарбом, с коровами и лошадьми в Хабаровск. Ими здесь был брошен жребий относительно того, где кому селиться. Так, группе переселенцев из Пермской губернии жребий выдал селиться около нанайского селения Мылки, а также около ручья Тогда.

Датой основанием с. Пермского-на-Амуре считать принято август 1860 г. Сюда в дальнейшем начали прибывать крестьяне также и из других российских губерний. В период с 1859 по 1862 год переселение крестьян производилось за казенный счет. Чаще всего в дальний путь отправлялись крестьяне с достатком, которые являлись более либо менее инициативными и самостоятельными. На семью из шести человек в среднем правительство выдавало 60 руб., несмотря на то, что для обустройства требовалось примерно в 5-6 раз больше этого. На Амуре после отмены в России крепостного права селиться могли практически все желающие [4].

Первые поселенцы на отвоеванной не без труда у леса земле старались сеять хлеб, практически аналогично тому, как он его сеяли на родине, которая находилась за Уральским хребтом. Но вскоре от земледелия пришлось отказаться. Это было связано с тем, что природные условия не позволяли получать от земли хороший урожай. Именно поэтому поселенцам пришлось осваивать новое для них ремесло. Следует указать, что уже в тот период времени Амур являлся крупнейшей и практически единственной в тех местах транспортной артерией. По Амуру связи не прекращались даже в зимнее время: по замерзшей реке ездили на санях. Амурские пермяки начали для пароходства заготавливать дрова. При этом дрова пилили зимой, а летом осуществляли их погрузку на баржи. Жители кроме заготовки дров занимались еще и извозом. В этом случае возили пассажиров, казенные бумаги, письма, а также разного рода грузы. Достаточно активно шла торговля, в особенности с японцами. Купцы из Японии привозили практически все: то есть это была и обувь, и одежда, и продукты, и ткани, и многое другое. Можно отметить, что в то время в амурском селе подчас жили даже лучше, нежели чем в губерниях Центральной России. У крестьян в домах имелся полный достаток: была посуда в кухонном шкафу, имелась японская мебель, практически у каждого члена семьи имелась своя тарелка и ложка [1].

Первый и практически единственный план земельных угодий с. Пермского выполнен был в 1897 г. окружным землемером Поротовым. В этом случае планировка села являла собой цепочку деревянных и одноэтажных жилых домов, которые тянулись от Орловского (или Большого Силинского) озера непосредственно до озера Мылки вдоль единственной дороги. У самого берега располагались ледники, за домами были огороды, а дальше находилась тайга.

## 2. Основные вехи истории строительства Комсомольска-на-Амуре. Крупные промышленные предприятия

Как уже указывалось выше, особое внимание Правительства СССР в начале 1930-х годов обращено было именно на обороноспособность страны, в их числе Дальнего Востока. 20 февраля 1930 г. ВЦИК и СНК РСФСР было принято специальное постановление, связанное как с хозяйственным, так и культурным строительством Дальнего Востока. При этом в качестве первой целью выступило создание судостроительного завода в целях укрепления базы Тихоокеанского флота. 31 августа 1931 г. Советом Труда и Оборона первоначально для судостроительной верфи определено было место при слиянии рек Амур и Уссури у с. Нижне-Воронежского, находящегося в 14 км от г. Хабаровска.

Член Политбюро ЦК К.Е. Ворошилов в ноябре 1931 г. обратился к главному инженеру Магнитостроя И.А. Каттелю с предложением должности начальника строительства нового промышленного центра на Дальнем Востоке. И.А. Каттель в январе 1932 г. основывает в Москве представительство Дальпромстроя и затем приступает к подбору необходимых людей непосредственно в команду трудового десанта. От Ярославского вокзала в первых числах февраля этого же года отходит поезд с первой группой строителей. По сути, это был первый штаб будущей стройки. Абсолютно неожиданно И.А. Каттель получает правительственную телеграмму, подписанную И.В. Сталиным, предлагалось стройку перенести в сторону Николаевска-на-Амуре, однако не ближе 400 км от Хабаровска. Это было обусловлено тем, что захват Японией Маньчжурии актуализировал необходимости переноса площадки строительства дальше от границы [2].

Значимым вопросом являлся вопрос относительно выбора площадки непосредственно для строительства. Безусловно, выбранная ранее площадка в се. Воронежском, расположенном недалеко от достаточно большого города с хорошо развитой инфраструктурой, являлась предпочтительней, однако она была недалеко от границы, на которой все чаще случались пограничные инциденты. В Хабаровск состоялась встреча И.А. Каттеля с Я.Б. Гамарником, который был назначен председателем комиссии, занимающейся выбором под будущее строительство новой площадки. Также в комиссию вошли следующие лица: С. А. Бергавинов, являющийся секретарем Дальневосточного крайкома, а также специалист по кораблестроению Гойнкис, еще это были флагман Муклевич и И. Каттель [5].

В качестве определяющим фактором в рамках изменения места строительства, а также назначения новой площадки в с. Пермском стало: 1) село находилось в 400 км от границы с Китаем; 2) инженером О.П.

Вяземским еще в 1910 г. выполнен был Николаевский проект, который предусматривал от станции Уруша до Императорской Гавани через село Пермское-на-Амуре строительство стратегической железной дороги. Здесь предусматривалось строительство артиллерийского, а также судостроительного заводов. Однако произошедшая революция не позволила реализовать данный проект, но к нему вновь обратились советское время.

Совет Труда и Оборона в январе 1932 года принимает решение относительно строительстве железнодорожной ветки начиная от станции Уруша Забайкальской железной дороги и до с. Пермское. В свою очередь 23 февраля во главе с Я.Б. Гамарником правительственная комиссия принимает решение о строительстве оборонных заводов (сначала судостроительного, а далее, в апреле – уже авиастроительного) в районе с. Пермского. Согласно приказу Наркомата Тяжелой Промышленности от 05.03.1932 г. № 87 в с. Пермское был направлен экспедиционный отряд «Дальпромстроя», включающийся 30 человек, для подготовки для будущих строителей жилья. Именно их силами построено было несколько барачных, а также пекарня.

Невзирая на то, что Каттель имел опыт больших строек, тем не менее ему многое пришлось решать именно впервые. В первую очередь необходимо было разработать новый генеральный план уже на новой площадке. Каттель в целях решения данной задачи в Хабаровск приглашает В.По. Костенко, являющимся одним из ведущих руководителей проектных институтов Ленинграда. Далее прибывшая группа специалистов произвела все необходимые для строительства расчеты [2].

В марте 1932 г. ЦК ВКП(б) и ЦК ВЛКСМ была объявлена мобилизация для осуществления строительства будущего города. При этом существенный поток молодых строителей откликнулся на призыв ЦК ВЛКСМ. И этот поток все возрастал. В это время Хабаровск прибывали поистине целые эшелоны в основном с молодыми людьми из Москвы, Иванова, Нижнего Новгорода, Краснодара, а также с Украины, наконец, Кавказа.

Из Хабаровска вниз по Амуру 6 мая 1932 г. отошла небольшая флотилия: это был пароход «Коминтерн», у него на буксире была баржа – это бывший плавучий дом отдыха «Клара Цеткин», в свою очередь кильватере шел пароход «Колумб». 10 мая показались избы Пермского. Также 10 мая 1932 г. к селу Пермскому прибыло на пароходах «Колумб» и «Коминтерн» порядка 900 первых строителей. Наконец, к месту будущего авиационного завода, то есть к нанайскому стойбищу Дземги прибыло 147 чел. (на пароходе «Капитан Карпенко»).

На стройку в соответствии с решением ЦК ВЛКСМ должно было мобилизоваться 6000 комсомольцев. Актуализировался вопрос расселения прибывших людей. Однако жилье к приезду строителей не было подготовлено. Поэтому строительство пришлось начинать практически с нуля, на пустом месте. 49 крестьянских домов с. Пермского принять могли только незначительную часть людей, поэтому практически в первый же день стали сооружать временное жилье. Таким жильем стали брезентовые палатки, землянки, шалаши, плетенные из кустарника бараки. Дорог не имелось, постройка шалашей велась через подноски вручную практически всего материала с реки, а также из леса. Для строительства на 15 августа 1932 г. имелся только неутвержденный вариант генерального плана будущего завода [5].

Первым строителям города пришлось многое пережить. Они жили палатках, в землянках и шалашах, которые со всех сторон продувались холодным ветром; им приходилось работать, стоя по колено в воде; они очень скудно питались и поэтому нередко болели цингой. Но они стремились преодолеть все трудности, мечтая построить прекрасный город.

### 3. Значение Комсомольска-на-Амуре в экономическом и хозяйственном освоении Дальнего Востока

Комсомольск-на-Амуре является промышленным узлом Приамурья.

Как уже отмечалось ранее, город своим появлением обязан строительству в 30-х гг. XX столетия мощных предприятий тяжелой индустрии. При этом в их числе являлся также и крупнейший на всем Дальнем Востоке судостроительный завод. Следует указать, что Амурский судостроительный завод (далее по тексту – АСЗ) может выпускать разные типы речных и морских судов, например: дизель-электроходы, речные паромы, сухогрузы класса «река-море», шаланды, а также морские лесовозы-пакетовозы. Начиная 50-х годов стали осваивать производство достаточно сложной наукоемкой продукции, в том числе и атомных подводных лодок. Несколько позже данный завод начал специализироваться на строительстве ледоколов. В свою очередь современная специализация АСЗ напрямую связана с созданием основания платформы непосредственно для добычи нефти и газа на шельфе Сахалина. Был заключен контракт на создание опоры, которая необходима для посадки платформы на грунт.

В свою очередь Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение (КНААПО) им. Ю.А. Гагарина является основным предприятием по выпуску самолетов конструкции П.О. Сухого. В России таких имеется еще два – в Иркутске и Новосибирске.

#### Список литературы

1. Адашова, Т.А. Комсомольск-на-Амуре / Т.А. Адашова, В.В. Ковалев. – Текст: непосредственный // География. – 2002. – № 3. – С. 21-26.
2. Дороднов, Е.В. Знакомьтесь: Комсомольск-на-Амуре: Путеводитель-справочник / Е.В. Дороднов. – Хабаровск: Кн. изд-во, 1980. – 176 с. – Текст: непосредственный.
3. Жигалин, Т.А. Социально-экономическое развитие Комсомольска-на-Амуре в условиях преобразований сер. 80-х – нач. 90-х гг. XX века / Т.А. Жигалин. – Текст: непосредственный // Вестн. науч. общества студентов, аспирантов и молодых ученых. – 2019. – №1. – С. 44-55.
4. История строительства Комсомольска-на-Амуре <https://www.kmslib.ru/kraevedenie/istoriya-komsomolska-na-amure>. (дата обращения: 17.01.2023). – Текст: электронный.
5. Мотрич, Е.Л. Государственная политика хозяйственного освоения и заселения Дальнего Востока с конца XIX в. до середины 1980-х годов / Е.Л. Мотрич, С.А. Кравчук // Вестн. ДВО РАН. 2006. № 6. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvennaya-politika-hozyaystvennogo-osvoeniya-i-zaseleniya-dalnego-vostoka-s-kontsa-xix-v-do-serediny-1980-h-godov> (дата обращения: 17.01.2023). – Текст: электронный.
6. Негрובה, П. В. История речного порта в г. Комсомольске-на-Амуре и его значение при реализации современных программ в развитии Дальнего Востока России / П.В. Негрובה // Молодой ученый. 2017. № 50.1. С. 68-71. – URL: <https://moluch.ru/archive/184/47350/> (дата обращения: 18.01.2023). – Текст: электронный.
7. Савенкова, В.Н. Как строился Комсомольск-на-Амуре регламент и стандарт в организации социокультурного пространства города / В.Н. Савенкова // Россия и АТР. 2001. №1. С. 71 -79. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kak-stroilsya-komsomolsk-na-amure-reglament-i-standart-v-organizatsii-sotsiokulturnogo-prostranstva-goroda> (дата обращения: 17.01.2023). – Текст: электронный.
8. Черкасова, Ю.В. Архитектурный образ города в культурно-историческом контексте: на примере г. Комсомольска-на-Амуре: автореф. дис. ... кандидата культурологии / Ю.В. Черкасова. – Комсомольск-на-Амуре, 2012. – 24 с. – Текст: непосредственный.

*Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:*

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/kontrolnaya-rabota/316591>