

Ямашев Владимир Михайлович,

кандидат исторических наук, доцент, директор Института дизайна, туризма и социальных технологий ФГБОУ ВО «Поволжский государственный университет сервиса», г. Тольятти

vyamashev@mail.ru



Территориально-производственный комплекс Тольятти во второй половине XX века: этапы формирования отраслей

Аннотация. В статье исследуется исторический период формирования территориально-производственного комплекса, становления и развития базовых отраслей хозяйственной структуры экономики Тольятти во второй половине XX века. Выявлены закономерности формирования уникального территориально-производственного комплекса в Поволжье и периоды формирования отдельных отраслевых предприятий.

Ключевые слова: развитие отраслевой экономики, инфраструктура города Тольятти, базовые отрасли, этапы экономической истории города Тольятти.

Раздел: (03) философия; социология; политология; правоведение; науковедение.

Бурное развитие города Тольятти как территориально-производственного комплекса индустриального характера полностью относится ко второй половине XX века. Это время строительства и развития промышленных предприятий в городе определило особенность экономического ландшафта и социального портрета молодого индустриального города [1]. Уникальный, для того времени, масштаб построенных отраслевых предприятий сформировал базовые группы отраслей промышленности, которые доминируют практически до сих пор, на рынке Самарской области и имеют общегосударственное значение.

Формирование базовых отраслей структуры хозяйства в городе относится к началу 50-х концу 70-х гг. Первой промышленной базовой отраслью городского хозяйства стала электроэнергетика. Строительство и ввод в строй Куйбышевской гидроэлектростанции (ГЭС) 1950–1957 гг. во многом предопределил дальнейшую индустриальную специализацию не только городской, но и региональной экономики.

Параллельно с возведением ГЭС сформировалась вторая – строительная отрасль. Её представлял крупнейший строительно-монтажный комплекс предприятий «Куйбышевгидрострой». Организатор и руководитель «Куйбышевгидростроя» Иван Васильевич Комзин, в период с 1950 по 1958 г. руководил строительством Волжской ГЭС им. В. И. Ленина (Куйбышевская ГЭС была переименована в 1958 г.). Под его руководством «Куйбышевгидростроем» в городе были построены завод «Волгоцеммаш», Тольяттинский электротехнический завод и ещё 30 крупных заводов страны. Именем И. В. Комзина названа улица в Портпоселке города Тольятти.

Строительство ГЭС и Северного промузла требовало привлечения в город большого числа специалистов и рабочих. До 1953 г. основной рабочей силой на строительстве плотины были заключённые лагерей Кунеевского исправительно-трудового лагеря (ИТЛ). Вместе с тем, для размещения приезжающих работников и членов их семей с начала возведения плотины была выбрана старая советская модель жилищного строительства – временное жильё барачного типа. Самые первые из них были построены в районе современной железнодорожной насыпи у станции «Жигулёвское море» и близлежащих местах. Рабочие размещались в двухэтажных

(до 32 комнат) бараках, разделённых на комнаты площадью от 9–20 кв.м, каждая на одну семью. Бараки имели только центральное электроснабжение и печное отопление (уголь, дрова). Водопровода и канализации не было, окрестное население обслуживали несколько общественных бань. Не сильно отличалось от рабочих жильё для специалистов. Бараки для инженерно-технических работников были рассчитаны на 2–4 семьи, каждая из которых занимала 2-3 комнаты. Это создавало огромное количество бытовых проблем. Некоторые из семей прожили в них более двадцати лет. Расселение жителей бараков было завершено к концу 70-х годов. Многие бывшие жители вспоминают об особой теплой атмосфере быта, сложившейся в те времена. С 1958 г. «Куйбышевгидростроем» 20 лет руководил Николай Федорович Семизоров, под руководством которого в городе были построены не только заводы – ВАЗ, «ТольяттиАзот», в короткие сроки строились целые улицы и кварталы, десятки школ и детских садов, «Дворец спорта», «Медгородок», кинотеатр «Сатурн». «Он построил наш дом – Тольятти!», – тепло отзывались соратники, вспоминая Николая Федоровича. И горожане называли в честь знаменитого земляка бульвар, и перед бывшим зданием «Куйбышевгидростроя» был открыт памятник – бюст Семизорову Н. Ф. (2002 г.) скульптора Р. И. Боян.

До второй половины 60-х годов градостроительная роль предприятий стройиндустрии и промышленности из-за ведомственной разобщенности сводилась к функциональному зонированию и появлению изолированных посёлков: Комсомольский, Шлюзовой, Соцгород и др., что не способствовало развитию города как целостного, единого организма [2].

Третьей базовой отраслью хозяйства Тольятти составили химические предприятия «Синтезкаучук», «КуйбышевФосфор», «ТольяттиАзот», «Волгоцеммаш» и др. Планирование, строительство и развитие производства крупных промышленных объектов, размещённых в городе, всегда находилось под контролем центральных партийных и государственных органов и получало целевое финансирование. Государство определяло масштаб и направления грандиозных задач промышленного строительства и сформировало поколение руководителей и работников, выросших в атмосфере подъема советской науки и техники 50-х – начала 60-х годов, ставших локомотивом модернизации экономики. Для привлечения организованной рабочей силы на предприятия три раза крупные объекты химической отрасли объявлялись комсомольскими стройками: в 1959 г. – «Синтезкаучук», в 1962 г. – КуйбышевФосфор и в 1976 – «ТольяттиАзот».

В разные годы руководителями крупнейших предприятий химической отрасли были: Волков А. С., Герасименко В. И., Комин А. В., Махлай В. Н. и др. Под их руководством ведущие предприятия города сохраняли производство и трудовые коллективы, адаптировались к новым, рыночным условиям и развивали передовые технологии в своих секторах экономики.

Четвёртой базовой отраслью города Тольятти, с которой он приобрёл статус столицы страны, стала автомобильная. Флагман автомобилестроения страны – Волжский автомобильный завод (ВАЗ) начал свой век в 1966 году, когда на заседании ЦК КПСС и Совета Министров было принято решение о его строительстве в Куйбышевской (Самарской) области.

Предприятие возводилось при техническом сотрудничестве с фирмой «ФИАТ». Государство привлекало к возведению крупнейшего объекта города широкие массы населения, как из России, так других республик Советского Союза. В 1967 г. ВАЗ был объявлен всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

Руководство страны связывало с проектом строительства ВАЗа решение ряда задач и проблем [6]. Поднять уровень жизни людей, увеличить товарную массу, пробиться к передовым технологиям и мировому опыту организации производства, создать предпосылки для широких торговых связей с иностранными партнерами [7].

Последовательное освоение производства, проводимое в условиях продолжающегося строительства, позволили начать в 1970 году выпуск автомобилей, а в 1973 г. выйти на стабильный выпуск 1800 автомобилей и подготовить завод к сдаче его Госкомиссии в ноябре 1973 года [3].

Строительство завода стоило государству 1,5 млрд рублей [4]. Выйдя на проектную мощность, каждый год автогигант давал 1,5 млрд рублей прибыли. В условиях жесткой планово-распределительной системы, когда предприятие лишено экономической самостоятельности, ВАЗ был необходим как противовес тем заводам и даже целым отраслям, которые все более «работали на себя». Во второй половине 70-х и начале 80-х годов завод давал до 1% валового национального продукта [8].

С 1975 по 1982 г. на Волжском автозаводе была создана исследовательская и производственная базы, позволившие в дальнейшем начать выпуск переднеприводного и полноприводного поколений автомобилей [5].

С началом строительства Волжского автозавода начинается новый этап развития жилищно-коммунального хозяйства города. Параллельно со строительством завода в 1968 г. было решено возвести новый район города с благоустроенным жильем. Строительство нового района велось в соответствии с генеральным планом. Главной его особенностью являлась – квартальная застройка со всеми объектами необходимой социальной инфраструктуры. Автозаводский район возводился как любимое детище государства и Волжского автозавода. Привлекались лучшие специалисты и предприятия. Это хорошо иллюстрирует один факт. В отделочных работах боковых стен широкоэкранный кинотеатра «Сатурн» участвовали восемь художников-монументалистов мастерской Художественного фонда СССР. Созданием мозаичного орнамента на южном и северном фасадах «Сатурна» руководил А. В. Васнецов, внук известного русского живописца В. М. Васнецова.

С 1967 по 1972 г. в Автозаводском районе было построено около 1 млн 177 тыс. квадратных метров жилья. К этому времени в новом городе проживало более 100-тыс. человек. Бурные темпы жилищно-коммунального строительства в городе заставляли искать новые подходы. Менять устоявшиеся стереотипы и нормы. Всё это сделало облик Тольятти самобытным. Роль ВАЗа в строительстве Автозаводского района невозможно переоценить. Это яркий пример социально ориентированной политики предприятия, которая позволила в исторически короткий срок превратить город в крупнейший индустриальный центр с многофункциональной, развитой инфраструктурой [2].

Несмотря на бурный рост городов в XX веке, в России остро ощущается их недостаток. Наша страна по насыщенности сети городов сильно уступает развитым странам. В городе Тольятти сложился богатейший опыт создания нового городского поселения, его обустройства и развития. Сейчас для этого не хватает ресурсов – прежде всего... людей. Поэтому нужно использовать возможности существующих городов. Надо помочь многим из них стать истинными городами, удобными для жизни их обитателей.

Промышленность, заложенная как фундамент развития хозяйства, по-прежнему является основой тольяттинской экономики. Ведущие предприятия города входят в список «Топ500 крупнейших компаний России» за 2007 г. ОАО «АВТОВАЗ» – 19 место, ОАО «ТольяттиАзот» – 231 место и ОАО «КуйбышевАзот» – 270 место. Каждое

из них является единственным в своём роде в стране и обеспечивает работой смежные предприятия во всех уголках нашей Родины. Доля ОАО «АВТОВАЗ» на рынке легковых автомобилей страны составляет более 25%, ОАО «ТольяттиАзот» занимает примерно 20% российского рынка аммиака и 7,6 % мирового.

Таким образом, эволюция отраслевой, промышленной структуры города прошла за период второй половины XX века четыре этапа.

Первый – с 1949 по 1966 г., когда были построены ГЭС и Северный промузел. Заложены основы энергетики и развиты строительные мощности Куйбышевгидростроя.

Второй этап – 1967–1986 гг. – строительство ВАЗа, Автозаводского района и наращивание производства химической отрасли (рост мощностей «КуйбышевАзота» и строительство «ТольяттиАзота»).

Третий этап – 1986- 1991 – в этот период прекращается крупное промышленное строительство в связи с ухудшением экологической ситуации, продолжается функциональное развитие города и его инфраструктуры.

Четвертый этап – 1991–2008 гг. – время перехода от советской системы хозяйствования к рыночной экономике, приватизация и кризисные явления в хозяйстве города.

Приватизация крупных предприятий города, и превращение их в частные, акционерные общества в 90-е г.г. постепенно сделали хозяйство города многоукладным. Развивались различные формы собственности – индивидуальная частная, акционерная, государственная, муниципальная и др. Некоторые предприятия сложной хозяйственной структуры Тольятти оказывались эффективными, другие переживали кризисные явления. Результаты переходного периода от советской системы к рынку в 90-е годы отличаются особой противоречивостью.

Ссылки на источники

1. Адаевская Т. И. Динамика демографической ситуации в Тольятти // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2014. – Спецвыпуск № 07. – URL: <http://ekoncept.ru/2014/14584.htm>.
2. Правосуд В. М. Роль и значение социальной политики ВАЗа как градообразующего предприятия. Уроки, проблемы, современность // История ОАО «АВТОВАЗ»: уроки, проблемы. Современность: материалы I Всерос. науч. конф. 26–27 ноября 2003г. / отв. ред. А. Э. Лившиц, П. А. Нахманович. – Тольятти: ОАО «АВТОВАЗ», 2003. – С. 248–250.
3. ВАЗ: страницы истории. Кн. I. – Тольятти: АО Бенекан, 1986. – С. 7.
4. Варшавская Е. И взлет, и слава, и... // За рулем. – 1996. – № 6. – С. 4.
5. Ямашев В. М. Исторический аспект экономического развития головных автомобилестроительных предприятий Средневолжского региона в 90-е годы XX века // Вестн. ПВГУС. Сер. «Экономика». – 2012. – № 6(26). – С. 15–22.
6. ТГА. – Ф. Р-352. – Оп. 2. – Д. 591. – Л. 18–19.
7. РГУЭ. – Ф. 4372. – Оп. 66. – Д. 1269. – Л. 244–247.
8. РГАЭ. – Ф. 4372. – Оп. 66. – Д. 1889. – Л. 98.

Vladimir Yamashev,

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, the director of the Institute of design, tourism and social technologies, Volga Region State University of Service, Tolyatti
vyamashev@mail.ru

Territorial-production complex of Togliatti in the second half of the twentieth century: stages of the formation of industries

Abstract. The article examines the historical period of the formation of territorial-industrial complex, formation and development of the basic branches of the economic structure of the economy of Togliatti in the second half of the twentieth century. The regularities of the formation of a unique territorial-industrial complex in the Volga region and the periods of formation of separate industrial enterprises.

Key words: the development of industrial economy, the city's infrastructure, basic industries, stages of the history of Togliatti.

Рекомендовано к публикации:

Горевым П. М., кандидатом педагогических наук,
 главным редактором журнала «Концепт»

Поступила в редакцию <i>Received</i>	07.06.17	Получена положительная рецензия <i>Received a positive review</i>	13.06.17
Принята к публикации <i>Accepted for publication</i>	13.06.17	Опубликована <i>Published</i>	20.06.17



www.e-koncept.ru

© Концепт, научно-методический электронный журнал, 2017

© Ямашев В. М., 2017