

История города Советская Гавань в контексте советской урбанизации

Сергей Александрович Власов
Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН,
Владивосток, Россия, vlasov54@bk.ru

Аннотация. В статье исследована история становления и развития малого дальневосточного города Советская Гавань через призму урбанизационных процессов, проходивших в стране в годы советской власти. Ранее существовавшее поселение получило статус города благодаря индустриализации, когда на Дальнем Востоке создавались промышленные предприятия, в том числе и судоремонтные заводы, которые появились в Советской Гавани и дали импульс для становления и развития города. Выявлено, что наиболее благоприятный период для Советской Гавани пришелся на 1960–1980-е гг., когда росло население, велось жилищное строительство, создавались объекты социально-бытовой и культурной инфраструктуры, улучшающие жизнь горожан, у них формировался городской образ жизни. Отмечено, что "успешность" развития города носила во многом условный характер, т.к. ряд проблем повседневной жизни жителей Советской Гавани так и не был решен.

Ключевые слова: индустриализация, судоремонтные заводы, малый город, социально-бытовая инфраструктура, градообразующие и градообслуживающие предприятия

Для цитирования: Власов С. А. История города Советская Гавань в контексте советской урбанизации // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2024. № 1. С. 89–95. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2024-1/89-95>

Original article
<https://doi.org/10.24866/1998-6785/2024-1/89-95>

History of the city of Sovetskaya Gavan in the context of Soviet urbanization

Sergei A. Vlasov
Institute of History, Archeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far Eastern Branch
of the Russian Academy of Sciences, Vladivostok, Russia, vlasov54@bk.ru

Abstract: The article explores the history of the formation and development of a small Far Eastern city – Sovetskaya Gavan through the prism of urbanization processes that took place in the country during the pride of Soviet power. The previously existing building received city status thanks to industrialization, when industrial enterprises were created in the Far East, including ship repair plants, which appeared in Sovetskaya Gavan and gave impetus to the formation and development of the city. It was revealed that the most favorable period for Sovetskaya Gavan occurred in the 1960s – 1980s, when the population grew, housing construction was carried out, social, everyday and cultural infrastructure facilities were created that improved the lives of citizens, and their urban lifestyle was formed. It is noted that the "success" of the city's development was largely conditional, since a number of problems in the everyday life of the residents of Sovetskaya Gavan were never resolved.

Key words: industrialization, ship repair yards, small towns, social infrastructure, city-forming and city-servicing enterprises

For citation: Vlasov S. A. History of the city of Sovetskaya Gavan in the context of Soviet urbanization // Ojkumena. Regional researches. 2024. No. 1. P. 89–95. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2024-1/89-95>

Урбанизация – это процесс, связанный с появлением новых городов, развитием существующих, ростом и концентрацией населения в городах, повышением их роли в социально-экономическом развитии общества, а также распространением городского образа жизни на всю сеть населенных мест. Урбанизация – явление общемировое, характерное для всей человеческой цивилизации, она получила развитие поначалу в странах Западной Европы и Северной Америки в XIX в, где развернулась промышленная революция, сопровождавшаяся созданием фабрик и заводов в городах, что повлекло туда большой приток людей. В конце XIX и начале XX в. эти процессы охватили другие страны мира, в том числе и Россию.

Началом советской урбанизации стала индустриализация, когда появляются новые города, развиваются уже существующие, растет городское население. За четыре десятилетия (1930-е – 1960-е гг.) наша страна осуществила исторический переход от сельского, патриархального, аграрного общества к городскому и индустриальному, численность городского населения существенно выросла, в 1970 г. его доля составила 56,3% [1, с. 88].

С индустриализацией, промышленным развитием Дальнего Востока, начавшимся в 1930-е гг., связано появление в регионе новых городов, в том числе и Советской Гавани – регионального центра судоремонта.

Историография становления и развития города Советская Гавань насчитывает всего несколько работ. Все наиболее значимые, заслуживающие интерес научной общественности, упомянуты в тексте, нет необходимости вы-

делять какие-либо из них особо. Поскольку публикаций обобщающего характера, рассматривающих историю города комплексно, всесторонне в контексте советской урбанизации нет, данная статья является новым вкладом в исследование одного из малых дальневосточных городов.

До начала индустриализации единственным местом на Тихоокеанском побережье нашей страны, где ремонтировались морские суда, был Дальзавод во Владивостоке. В то время как потребность в предприятиях подобного профиля была крайне необходима, поскольку Морской торговый флот пополнялся новыми судами, росла численность боевых кораблей Тихоокеанского флота, новые суда появлялись в рыболовецком флоте – все они нуждались в периодическом ремонте. Поэтому в первой половине 1930-х гг. было принято решение о создании целой серии предприятий судостроительной и судоремонтной промышленности в разных местах Дальнего Востока (Комсомольск-на-Амуре, Николаевск-на-Амуре, Петропавловск-Камчатский), в том числе и в Советской Гавани.

В 1935 г. в одной из бухт залива Советская гавань началось строительство судоремонтного завода. Он еще находился в стадии становления – велись строительные работы, монтаж оборудования, его производственные мощности были готовы на треть, тем не менее, когда летом 1937 г. на завод прибыл плавучий док, это позволило приступить к ремонту первого судна и успешно завершить его в конце года. В 1938–1939 гг. на заводе было отремонтировано 22 судна [3, с. 156].

Одновременно со строительством судоремонтного завода вблизи, по берегам соседних бухт, возводились и начинали работать другие предприятия, необходимые будущему городу: лесопильный завод, рыбокомбинат, мелькомбинат, Дальневосточная электростанция специального назначения (ДЭСНА).

В 1939 г. Советская Гавань официально получила статус рабочего поселка, а 18 января 1941 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР рабочий поселок был переименовывается в город.

В годы Великой Отечественной войны в Советской Гавани начал работать второй судоремонтный завод № 263 (Северный судоремонтный завод – ССРЗ). Таким образом, город стал одним из центров судоремонтной промышленности Дальнего Востока.

В послевоенные годы, когда все ресурсы были направлены на восстановление западных районов страны, пострадавших от боевых действий и оккупации, Дальнему Востоку, в том числе и Советской Гавани, внимания не уделялось. Город практически не развивался и испытывал все проблемы, присущие другим дальневосточным городам – неразвитость социально-бытовой инфраструктуры, нехватку жилья, дефицит продуктов и товаров, что являлось особенностью советской модели урбанизации, когда в первую очередь уделялось внимание промышленному развитию, а социальная сфера была вторичной. Секретарь Советско-Гаванского горкома ВКП(б) Фомичев в своем выступлении на Приморской краевой партконференции (февраль 1948 г.) отмечал, что жилищно-коммунальное хозяйство города неразвито, не хватает жилья, лечебных учреждений, школьных зданий, нет коммунальной бани, кинотеатра и других социально-бытовых и культурных объектов (**Государственный архив Приморского края. Ф. П-68. Оп. 6. Д. 84. Л. 153**). Большая часть города была не благоустроена, на многих улицах отсутствовали тротуары и уличное освещение; дороги находились в непроезжем состоянии. Население города плохо обеспечивалось продовольственными и промышленными товарами (**Государственный архив Хабаровского края. ГАХК. Ф. Р-137. Оп. 14. Д. 154. Л. 7, 19**). К этому нужно добавить, что так называемые "горожане" проживали в индивидуальных домах и одноэтажных строениях барачного типа. По своему облику Советская Гавань никак не соответствовала статусу города, а образ жизни "горожан" с их ментальностью, жизненным укладом, уровнем общей и бытовой культуры более соответствовал сельским жителям, чем городским.

Важным событием для города стало полное завершение строительства железной дороги Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань (Сортировочная) и начало регулярного железнодорожного сообщения по ней 20 июля 1947 г. Поскольку дорога проходила по территории Хабаровского края, а город находился на территории Приморского, Президиум Верховного Совета РСФСР

своим Указом от 15 сентября 1948 г. включил г. Советская Гавань с прилегающим районом в состав Хабаровского края.

По завершению послевоенного восстановления правительство стало больше уделять внимания восточным районам страны, для Советской Гавани это выразилось в решении Совета Министров СССР 1950 г. о строительстве крупного судостроительного завода, который предполагалось возводить в районе бухты Эгге. Возведение еще одного промышленного предприятия должно было дать дополнительный импульс в развитии города (планировалось, что в городе будет проживать 50 тыс. чел.). Выполнять поставленную задачу поручалось Управлению исправительно-трудовых лагерей и Стройтресту № 508 [9, с. 11]. К работам помимо заключенных привлекали и вольнонаемных рабочих, в 1951 г. на строительстве было задействовано почти 10 тыс. чел. (ГАХК. Ф. П-617. Оп. 6. Д. 85. Л. 111)

В первое время велись работы по созданию необходимой транспортной инфраструктуры, прежде всего, дорог и мостов, поскольку от железнодорожной станции до города перевозки осуществлялись в летнее время водным транспортом, а в зимнее – ледовой переправой через бухту. Кроме того, нужно было построить хотя бы простейшее, в виде бараков жильё для вновь прибывших. За три года (1951–1953 гг.) были построены ЛЭП, железная и шоссейная дороги от железнодорожной станции Совгавань-Сортировочная до города, возведены жилые поселки из сборно-щитовых домов барачного типа в Первом и Третьем районе, а для рабочих и служащих Стройтреста № 508 – добротные рубленые четырех-квартирные дома в пос. Окоча [7, с. 241].

В 1954 г. строительство судостроительного завода было законсервировано, первоначальный проект сначала пересмотрели, а затем от него окончательно отказались. Тем самым дальнейшие перспективы по росту города оказались не такими обнадеживающими, как ранее. Но город все же развивался, хотя и не так быстро. Он застраивался согласно генеральному плану, разработанному группой архитекторов института "Ленгипрогор" под руководством А.М. Тидемана (ГАХК. Ф. Р-137. Оп. 14. Д. 499. Л. 19). В центральной части города на ул. Приморской возводились капитальные строения: жилые трехэтажные дома, здание больницы, гастроном, общежитие для работников Северного судоремонтного завода. С завершением в 1955 г. строительства Дома культуры со сквером и площадью центр Советской Гавани приобретает вид, соответствующий статусу города.

12 сентября 1957 г. Президиум Верховного Совета РСФСР принял Указ, согласно которому города классифицировались на малые, средние, большие и крупные в зависимости от численности населения. Советская Гавань с населением в 25 тыс. чел. [10, с. 70], относилась к малым городам, численность населения которых составляла 12–50 тыс. чел.

Динамичное, поступательное развитие города началось на рубеже конца 1950-х – начала 1960-х гг., что было связано с переменами, проходившими в эти годы в стране. Это было время хрущевской "оттепели", когда партией и правительством был взят новый курс на социально-экономическое развитие страны, в частности, меняется социальная политика, та область жизнедеятельности общества, где реализуются важные потребности человека в жилье, продуктах, товарах, услугах, культуре и образовании. Партия и правительство принимают целый ряд постановлений, направленных на решение социальных проблем, улучшение материального благосостояния и повышение уровня жизни населения. Говоря современным языком, начинается реализация целого ряда программ и проектов, в том числе амбициозной программы массового жилищного строительства, которая должна была "решить жилищную проблему в ближайшие годы". В 1957 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР принимают постановление "О развитии жилищного строительства в СССР" [6], положившее начало широкомасштабному жилищному строительству по всей стране, в том числе на Дальнем Востоке и в Советской Гавани в частности. Город начинает застраиваться типовыми четырех и пятиэтажными домами, квартиры в которых предоставлялись рядовым жителям города из расчета каждой семье отдельную квартиру, а не комнату, как это было ранее. Согласно архивным данным, в начале 1970-х гг. 61% жилья в городе – это многоэтажные, многоквартирные дома с полным набором коммунальных услуг (ГАХК. Ф. Р-137. Оп. 22. Д. 5. Л. 96).

Помимо жилья в городе строятся и другие объекты социально-бытовой и культурной инфраструктуры. К построенному в 1955 г. Дому культуры добавился кинотеатр "Авангард" (декабрь 1963 г.), открываются новые предприятия торговли, общественного питания и службы быта, медицинские учреждения. Получает развитие общественный транспорт – автобус, легковой такси, морской трамвай. Так, только за один 1962 г. в город поступило 11 автобусов и 8 легковых такси. С пуском асфальтового завода ведутся работы по асфальтированию улиц и шоссе, связывающего город с портом Ванино и железнодорожной станцией Советская Гавань – Сортировочная (ГАХК. Ф. Р-137. Оп. 14. Д. 499. Л. 71–72).

Меняется образ жизни жителей города, заметно растет их благосостояние. В 1960-е гг. в бытовую повседневность рядовых советских граждан входят товары длительного пользования, которые раньше были им не доступны: стиральные машины, холодильники, радиоприемники, мебель и т.д. Это происходит и в жизни жителей Советской Гавани, они приобретают разнообразные товары широкого потребления, бытовую технику, для ремонта и обслуживания которой в городе создается сеть мастерских; открываются другие предприятия сферы быта – ателье индивидуального пошива одежды, сапожные мастерские, химчистка, пункты проката бытовой техники. Одним из примеров роста благосостояния может служить тот факт, что в конце 1950-х гг. у жителей города в личной собственности появляются первые легковые автомобили "Москвич-407" [8, с. 195]. Развивается сфера досуга, помимо вечерних походов в кино, появляется возможность в домашней обстановке смотреть телевизор – в сентябре 1970 г. в Советской Гавани заработало телевидение, через систему "Орбита" начались трансляции телевизионных программ из Москвы [2, с. 290].

Перемены в социальной политике государства, начавшиеся в хрущевскую "оттепель", изменили советскую модель урбанизации, по которой основной приоритет в городах отдавался созданию, развитию промышленных предприятий, являющихся градообразующими. Градообслуживающие объекты непромышленной сферы (жилищно-городское хозяйство, предприятия и организации, обслуживающие материальные и культурные потребности населения – школы, кинотеатры, медицинские учреждения и т.д.) строились, создавались во вторую очередь, что называется по остаточному принципу. Эта тенденция в целом сохранилась и в 1960-е – 1980-е гг. В частности, в Советской Гавани в развитие двух судоремонтных заводов вкладывались значительные средства: проводилась реконструкция и модернизация – на заводы поступили новые плавучие доки, строились новые цеха, началась реализация судостроительной программы по постройке маломерных судов (самоходных барж) [4, с. 177]. Но если раньше в сталинские времена на социальную сферу выделялись мизерные средства, то в последующие годы диспропорция между финансированием промышленности и социальных объектов стала сокращаться и проблемам социального развития стали уделять больше внимания.

По своей экономической структуре Советская Гавань являлась моногородом, где практически вся жизнедеятельность строится вокруг одного-двух градообразующих предприятий, оказывающих существенное влияние на жизнь города. В Советской Гавани такими главными, градообразующими предприятиями были два судоремонтных завода – завод Министерства морского флота (ММФ) СССР и Северный судоремонтный завод (ССРЗ). На этих заводах работала большая часть жителей города, за счет этих предприятий (через ведомственное финансирование) создавались некоторые объекты, необходимые горожанам в повседневной жизни.

Так, силами двух градообразующих предприятий создавалась спортивно-досуговая инфраструктура. В 1967 в городе был построен новый стадион, основной вклад в его возведение (помимо других предприятий) внёс ССРЗ, который по завершению строительства взял стадион на свой баланс, выделял средства на его обслуживание, ремонт, зарплату работникам спортивно-сооружения. В 1970 г. силами завода ММФ был построен Дворец спорта с плавательным бассейном, двумя игровыми залами, а рядом с ним хоккейная коробка, где заводская команда проводила игры на первенство края (ГАХК. Ф. Р-137. Оп. 22. Д. 6. Л. 147, 161). Ранее силами завода ММФ была построена больница и поликлиника, в которой проходили лечение не только

работники завода и их семьи, но и горожане из других предприятий и учреждений.

Период 1960-х – 1980-х гг. был самым благоприятным в развитии Советской Гавани, стабильно росло население, достигнув своего максимума в 35,5 тыс. чел. к началу 1990-х гг. Помимо роста населения, качественно повысился уровень жизни горожан по сравнению с послевоенным временем. В городе велось жилищное строительство, возводились объекты социально-культурного назначения, развивался общественный транспорт. Но "успешность" развития Советской Гавани во многом носила условный характер, т.к. ряд проблем так и не был решен. Несмотря на неплохие темпы жилищного строительства, не удалось полностью решить жилищную проблему – обеспечить каждую семью благоустроенной квартирой или домом. В городе и окрестных поселках, входивших в городскую черту, было много барачного, неблагоустроенного жилья – в Первом районе, пос. Окоча, пос. Курикша и др. Кроме того, многие горожане, как и жители других городов в СССР (за исключением Москвы и столиц союзных республик), испытывали проблемы в приобретении ряда продовольственных (мясо, овощи) и промышленных товаров (одежда, обувь, мебель, бытовая техника). Потребительский дефицит был одним из обыденных явлений советской повседневной жизни, и жителям Советской Гавани это явление было знакомо. В годы форсированной индустриализации и первые послевоенные годы люди мирились с отсутствием продуктов и товаров, понимая трудности, с которыми столкнулась страна. В последующие годы проблемы повседневного быта были частично решены, повысился уровень жизни, но в условиях "развитого социализма", когда звучали победные реляции о движении к коммунизму, успешном соревновании по уровню жизни с развитыми странами мира и другие подобные заявления, нехватка отдельных продуктов и товаров болезненно воспринималась горожанами. Архивные документы свидетельствуют, что в 1960-е – 1980-е гг. жители Советской Гавани испытывали нехватку свежих овощей, мясомолочной продукции, широкого спектра товаров повседневного спроса (ГАХК. Ф. Р-137. Оп. 14. Д. 886. Л. 46; Д. 1126. Л. 93; Д. 1253. Л. 79; Д. 1254. Л. 116; Д. 1492. Л. 77; Д. 1493. Л. 94; Оп. 22. Д. 5. Л. 96; Д. 168. Л. 36).

В целом, несмотря на существующие проблемы, город все же развивался, расширялись существующие предприятия, появлялись новые – в декабре 1984 г. в Советской Гавани вступил в строй завод крупнопанельного домостроения КПД-6 мощностью 100 тыс. кв. м жилья в год. За счет продукции КПД-6 в микрорайоне Окоча вырос новый жилой микрорайон.

Очередная попытка вывести город на новый уровень за счет использования его географических преимуществ (наличие удобной и глубоководной гавани) была предпринята в середине 1980-х гг., когда предполагалось построить в городе крупный судостроительный завод "Паллада", но этот проект не был реализован.

С 1992 г. когда в стране начались радикальные социально-экономические и политические реформы Советская Гавань, как и многие другие моногорода, оказалась в сложном положении. Без государственной поддержки попытки судоремонтных заводов перестроить свою работу и вписаться в рынок оказались безуспешными, сначала они были вынуждены сократить производственную программу, а в дальнейшем вообще прекратили работу. Город лишился перспективы на дальнейшее развитие, население сократилось почти на треть (более чем на 10 тыс. чел.). Как считают специалисты по истории российской урбанизации, кризис, в котором оказались города, в том числе Советская Гавань, был следствием экстенсивного характера экономического развития, при котором общепринятые нормы и стандарты образа и качества жизни горожан на протяжении долгого времени игнорировались руководителями страны, а попытки изменить сложившуюся тенденцию, предпринятые с конца 1950-х гг., оказались недостаточно эффективными [5, с. 228].

Таким образом, в заключении можно сделать вывод, что становление и развитие города Советская Гавань проходило в условиях советской модели урбанизации, для которой характерен приоритет производственной, промышленной составляющей в ущерб социальной. Город в его классическом (европейском) понимании, создании комфортной городской среды, городском образе жизни – все эти тенденции стали формироваться в 1960-е – 1980-е гг. –

наиболее благополучном периоде в истории города, когда помимо экономики уделялось внимание социальной сфере, что способствовало росту населения, изменению облика города и другим позитивным процессам, позволившим создать ту основу, за счет которой он сохранил потенциал для будущего развития.

Литература

1. Вишневецкий А.Г. Серп и рубль: Консервативная модернизация в СССР. М.: ОГИ, 1998. 432 с.
2. Города Хабаровского края. Хабаровск: Хабаровское кн. изд-во, 1972. 463 с.
3. Звягольская Н.И. История судостроения Советско-Гаванского района в документах архива // Первые архивные чтения имени В.И. Чернышевой, Хабаровск, 23 марта 2001 г. Хабаровск: ГАХК, 2001 С. 156–162.
4. Кривошеев А.Я. Развитие судоремонта на Дальнем Востоке СССР в 1965–1985 гг. // Власть и управление на Востоке России. 2014. № 1 (66). С. 176–183.
5. Пивоваров Ю.Л. Урбанизация в России в XX веке: идеалы и реальность // География мирового развития. Сб. науч. трудов Сер. "География мирового развития". Москва: ООО Товарищество науч. изданий КМК, 2010. С. 228–239.
6. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР 31 июля 1957 г. "О развитии жилищного строительства в СССР" // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: сб. док. Т. 4. 1953–1961 гг. М.: Политиздат, 1968. С. 355–370.
7. Сесёлкин А.Н. О визите Н.С. Хрущева на побережье Татарского пролива // Чтения памяти профессора А.А. Сидоренко. 2019. № 6. С. 237–247.
8. Сесёлкин А.Н. Советско-Гаванский и Ванинский районы: хроника событий. Комсомольск-на-Амуре: ЖУК, 2013. 393 с.
9. Томилин А.И. Город Советская Гавань и его люди. Хабаровск: "РИОТИП" краевой типографии, 2003. 247 с.
10. Численность населения российских городов (1897–1992 гг.): справочник. Ярославль: Ярославский гос. ун-т, 1995. 78 с.

References

1. Vishnevsky A.G. Sickle and ruble: Conservative modernization in the USSR. M.: OGI, 1998. 432 p. (In Russ.).
2. Cities of the Khabarovsk Territory. Khabarovsk: Khabarovsk book. publishing house, 1972. 463 p. (In Russ.).
3. Zvyagolskaya N.I. History of shipbuilding in the Sovetsko-Gavansky region in archive documents // First archival readings named after V.I. Chernyshevoy, Khabarovsk, March 23, 2001. Khabarovsk: GAKhK, 2001. P. 156–162. (In Russ.).
4. Krivosheev A.Ya. Development of ship repair in the Far East of the USSR in 1965–1985 // Power and management in the East of Russia. 2014. No. 1 (66). P. 176–183. (In Russ.).
5. Pivovarov Yu.L. Urbanization in Russia in the twentieth century: ideals and reality // Geography of world development. Ser. "Geography of World Development". Moscow: LLC Partnership Scientific. KMK publications, 2010. P. 228–239. (In Russ.).
6. Resolution of the Central Committee of the CPSU and the Council of Ministers of the USSR on July 31, 1957 "On the development of housing construction in the USSR" // Decisions of the party and government on economic issues: collection. doc. T. 4. 1953–1961 M.: Politizdat, 1968. P. 355–370. (In Russ.).
7. Seselkin A.N. About the visit of N.S. Khrushchev on the coast of the Tatar Strait // Readings in memory of Professor A.A. Sidorenko. 2019. No. 6. P. 237–247.
8. Seselkin A.N. Sovetsko-Gavansky and Vaninsky districts: chronicle of events. Komsomolsk-on-Amur: ZHUK, 2013. 393 p. (In Russ.).
9. Tomilin A.I. The city of Sovetskaya Gavan and its people. Khabarovsk: "RIOTIP" regional printing house, 2003. 247 p. (In Russ.).
10. Population of Russian cities (1897–1992): reference book. Yaroslavl: Yaroslavl State. Univ., 1995. 78 p. (In Russ.).



Информация об авторе

Сергей Александрович Власов, канд. ист. наук, старший научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток, Россия, e-mail: vlasov54@bk.ru

Information about the author

Sergey A. Vlasov, Candidate of Historical Sciences, Senior Researcher, Institute of History, Archeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Vladivostok, Russia, e-mail: vlasov54@bk.ru

Поступила в редакцию 08.11.2023

Received 08.11.2023

Одобрена после рецензирования 07.02.2024

Approved 07.02.2024

Принята к публикации 25.02.2024

Accepted 25.02.2024