# План

1. Вступление……………………………………………………………3
2. Индустриализация…………………………………………………...4
3. Первый пятилетний план – «Пятилетку в четыре года!»…………6
4. Вторая пятилетка – «Кадры решают все!»…………………………9
5. Третья пятилетка – «Догнать и перегнать!»………………………10
6. Строительство Московского Метрополитена…………………….11
7. Завод «Москвич»…………………………………………………..13
8. Общие результаты индустриализации…………………………….15
9. Перебазирование московских предприятий………………………16
10. Вывод………………………………………………………………..17
11. Приложение…………………………………………………………18
12. Список использованной литературы……………………………...19

# Вступление

Первое летописное упоминание о Москве как поселении относится к 1147 г., от которого ведется летоисчисление истории города. Основателем Москвы официально признан суздальский князь Юрий Владимирович Долгорукий.

Продолжателями становления Московского государства были известнейшие до сего времени московские князья и цари: великие князья - Андрей Боголюбский, Иван Калита, Иван Красный, Дмитрий Донской, цари - Иван Грозный, Борис Годунов, Михаил Федорович и многие другие. После восшествия на престол Петра Великого, по его Указу, города Российского государства были расписаны по губерниям, во главе которых назначались губернаторы. Губернаторы, как представители всероссийских императоров, олицетворяли единство законодательной и исполнительной ветвей власти на подведомственных им территориях, обнародовали и проводили в жизнь законы, издавали в пределах своей компетенции обязательные решения, осуществляли контроль за деятельностью учреждений и должностных лиц. Вплоть до 1917 года верой и правдой служили московские губернаторы городу и государству Российскому, многие их имена известны москвичам и поныне. Среди них такие, как боярин Стрешнев Т.Н., граф Чернышев Г.П., князь Волконский М.Н., граф Ростопчин Р.В., князь Голицын Д.В., и другие - всего их было более 50 человек. С 1917 года функции первых лиц местной администрации стали исполнять председатели исполкомов Моссовета, а в последнее время - мэры Москвы.

В настоящее время это один из крупнейших городов мира, где происходят процессы глубоких общественно-политических и экономических преобразований. Территориальное развитие Москвы с самого начала определялось потребностью в постоянной и надежной обороне. С юга и востока постоянной угрозой нависали кочевые орды, с запада – литовские и польские завоеватели. В конце XIX в. в Москве насчитывалось более 20 тыс. торгово-промышленных заведений. Из них около десяти тыс. были исключительно промышленными, на которых трудилось свыше 120 тыс. рабочих. Преобладали заведения мелкого типа со средней численностью рабочих менее 16 человек, только 2% предприятий насчитывали более 50 рабочих. В структуре московской промышленности по числу предприятий преобладали производства текстильной промышленности (Москва «Ситцевая»), затем строительной, по переработке древесины, пищевой, писчебумажной и кожевенной промышленности, по производству машин, орудий и т.п. В первом десятилетии текущего столетия Московская промышленность стала достигать высокой степени концентрации. В 1910 г. на 6% крупных московских предприятий было сосредоточено 49% рабочих. В то время крупными считалось предприятие с числом рабочих от 500 чел. и выше – «Трехгорная мануфактура», Московская ситценабивная фабрика, металлургический завод Гужона (ныне «Серп и молот»), братьев Бромлей (завод «Красный пролетарий»), Гаккенталя («Манометр»), Дангауэра и Кайзера («Компрессор») и др.

# Индустриализация.

Задачу осуществления индустриализации, т. е. создания развитой промышленности, советская Россия унаследовала от России дореволюционной. Первые шаги в этом направлении были сделаны во второй половине XIX в. Высокими темпами росла промышленность в начале XX столетия. Первая мировая и Гражданская войны, разруха времен «военного коммунизма» отбросили экономику страны далеко назад. Г завершением восстановительного периода (1925) вновь возникла необходимость завершить давно начавшийся и трагически прерванный процесс.

На XIV съезде, в декабре 1925 года был взят курс на “социалистическую индустриализацию”, на усиление планово-директивного начала в строительстве социализма. В советской историографии этот съезд был назван “съездом индустриализации”.

Вставали сложные вопросы о путях реализации этих целей. Где взять капиталы для финансирования промышленности? Какие темпы индустриализации дадут стабильный, устойчивый рост? Какую пену готово заплатить за неизбежные лишения общество? К 1927 г. определились два основных подхода.

Первый подход, обоснованный видными учеными-экономистами: капиталы для финансирования индустриализации дадут развитие частного предпринимательства, привлечение иностранных займов, расширение торгового оборота.

Второй подход, первоначально сформулированный лидерами левой оппозиции: финансировать индустриализацию за счет внешних ресурсов нет возможности, необходимо найти средства внутри страны, перекачивая их в тяжелую промышленность из легкой промышленности и сельского хозяйства.

В декабре 1927года XV съезд ВКП (б) принял резолюцию “О директивах по составлению пятилетнего плана народного хозяйства”. Было подготовлено два варианта плана :минимальный и максимальный **.** Показатели максимального плана примерно на 20 % превосходили показатели минимального. В основу плана были заложены высокие темпы индустриализации, наступление на частнокапиталистические элементы города и деревни путём значительного повышения налоговых ставок, поощрительные меры в отношении бедного крестьянства и усиление кооперирования деревни.

Политика “социалистической индустриализации ” была направлена на:

1. всемирное развитие государственного сектора как основы социалистической экономики,
2. внесение в управление народным хозяйством планового начала,
3. установление новых взаимоотношений между городом и деревней с учётом расширения крестьянского спроса не только на продукты потребления, но и на средства производства,
4. сокращение непроизводительного потребления, с тем чтобы сэкономленные средства направить на строительство заводов и фабрик.

# Первый пятилетний план – «Пятилетку в четыре года!»

В декабре 1927 г. XV съезд ВКП (б) принял директивы по составлению первого пятилетнего плана. В этом документе, не содержавшем конкретных плановых заданий, формулировались принципы планирования, базировавшегося на строгом соблюдении пропорций между накоплением и потреблением, промышленностью и сельским хозяйством, тяжелой и легкой промышленностью, ресурсами и др. Съезд исходил из верной установки на сбалансированное развитие народного хозяйства.

Первый пятилетний план (1928/29 – 1932/33 гг.) вступил в действие с 1 октября 1928 г. К этому времени еще не были утверждены задания пятилетки, а разработка некоторых разделов (в частности, по промышленности) продолжалась. Главная задача пятилетки заключалась в том, чтобы превратить страну из аграрно-индустриальной в индустриальную. По предложению председателя Госплана СССР Кржижановского разрабатывались два варианта пятилетнего плана – отправной (минимальный) и оптимальный. Задания оптимального варианта были примерно на 20% выше отправного. ЦК ВКП (б) за основу взял оптимальный вариант плана, который в мае 1929 г. V Всесоюзный съезд Советов принял как закон.

При оценке первого пятилетнего плана историки единодушно отмечают взвешенность его заданий, которые, несмотря на их масштабность, были вполне реальны для выполнения. Планом предусматривалось увеличить за пятилетие выпуск промышленной продукции на 180%, производство средств производства – на 230, сельскохозяйственной продукции – на 55, национального дохода на 103%. Производительность труда в промышленности должна была вырасти на 110%, реальная зарплата – на 71, доходы крестьян – на 67%. Речь шла об исключительно быстром прогрессе, не имеющем аналогов в мировой истории. План должен был осуществляться в условиях нэпа, а не в условиях его обвального крушения по всем направлениям хозяйственной и социальной политики. Основой же всего должен был стать хозрасчет предприятий с опорой на рыночные методы стимулирования развития производства.

Летом 1929 г., несмотря на принятый закон о пятилетнем плане, начался ажиотаж вокруг его контрольных цифр, причем движение шло как снизу, так и с верху. Происходила своего рода эксплуатация революционного терпения, энтузиазма масс, настроений штурмовщины и чрезвычайщины.

В декабре того же года на съезде ударников Сталин выдвинул лозунг «Пятилетку – в четыре года!». Одновременно пересматриваются плановые задания в сторону их увеличения. Ставилась задача ежегодно удваивать капиталовложения и увеличивать производство продукции на 30%. Страна была обязана выпускать вдвое больше, чем планировалось вначале, цветных и черных металлов, автомобилей, сельскохозяйственных машин, чугуна и др. Запроектированные мощности гигантов первой пятилетки – Кузнецка и Магнитогорска – повышаются в четыре раза. Берется курс на «большой скачок» в развитии промышленности, который во многом был связан с нетерпением партийного руководства, а также широких слоев населения разом покончить с острыми социально-экономическими проблемами и обеспечить победу социализма в СССР революционными методами коренной ломки сложившегося хозяйственного уклада и народнохозяйственных пропорций.

В первые два года пятилетки, пока не иссякли резервы нэпа, промышленность развивалась в соответствии с плановыми заданиями и даже превышала их. В начале 30-х годов темпы ее роста значительно упали: в 1933 году они составляли 5% против 23,7% в 1928 – 1929 гг. Ускоренные темпы индустриализации потребовали увеличения капиталовложений. Субсидирование промышленности велось в основном за счет внутрипромышленного накопления и перераспределения национального дохода через госбюджет в ее пользу. Важнейшим источником финансирования «скачка» стала «перекачка» средств из аграрного сектора в индустриальный. Кроме того, для получения дополнительных средств, правительство начало выпускать займы, осуществило эмиссию денег, что вызвало резкое углубление инфляции.

Нехватка средств привела к прекращению ассигнований 613 из 1659 основных строящихся объектов тяжелой промышленности. Нарастала социальная напряженность в городах, куда устремились миллионы согнанных коллективизацией с родных мест сельских жителей. Дешевый труд вчерашних крестьян широко использовался на стройках пятилетки, многие объекты которой сооружались вручную, и промышленный рост шел не путем повышения производительности труда, а за счет привлечения новых рабочих рук.

Вновь построенные предприятия долго и с большим трудом выходили на запроектированные мощности. В силу низкой квалификации новых рабочих медленно осваивалась техника. Дорогосто ящие импортные машины приходили в негодность или долго не могли дать соответствующих стандарту норм производительности. Высок был процент брака: на отдельных предприятиях Москвы он колебался от 25 до 65%.

Победоносный тон центральной и местной прессы об успехах сталинской индустриализации входил в резкое противоречие с реальными проявлениями острого социально-экономического кризиса, разразившегося в стране в 1931 – 1932 гг. Историки сходятся во мнении, что провалы в выполнении первой пятилетки заставили сталинское руководство объявить о ее досрочном выполнении (за 4 года и 3 месяца) с тем, чтобы внести коррективы в планирование.

***I пятилетка.***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Показатели** | **План** | **Факты** |
| производительность труда | **больше в 2 раза** | **+ 5%** |
| себестоимость продукции | **-35%** | **+2%** |
| индустриализация цен | **22%** | **+15,5%** |
| заработная плата | **+38%** | **+126%** |

Установлено, что по большинству важнейших показателей первые пятилетние планы не были выполнены.

# Вторая пятилетка – «Кадры решают все!»

В январе-феврале 1934 г. XVII съезд ВКП (б) утвердил второй пятилетний план развития народного хозяйства на 1933 – 1937 гг. В нем среднегодовые темпы прироста промышленной продукции снижались до 16,5% (против 30% в первой пятилетке). Были учтены просчеты в развитии легкой промышленности, которая теперь по среднегодовому росту производства (18,5%) должна была опережать тяжелую индустрию (14,5%). Капиталовложения в легкую промышленность увеличивались в несколько раз. Кроме того, предполагалось расширить выпуск продукции народного потребления и на предприятиях тяжелой индустрии.

В промышленности планировалось повысить производительность труда на 63%, снизить себестоимость продукции на 26% и выполнить громадную строительную программу.

Планы и теперь неоднократно менялись, подвергались корректировке, но прежнего произвола, как правило, не было.

В 1935 г. в промышленности, в сельском хозяйстве, в строительстве и на транспорте широко внедрялась прогрессивная сдельная оплата труда, резко повысившая личную материальную заинтересованность работников в росте производительности труда. Вводилась большая дифференциация в оплате – в зависимости от условий работы, степени ее трудности, квалификации, знаний и стажа работников.

Яркой страницей в истории индустриализации стало стахановское движение, охватившее широкие слои рабочих. Имя движению дал шахтер Алексей Стаханов, установивший в ночь с 31 августа на 1 сентября 1935 г. рекорд, в 14 раз перекрывший норму за смену. Успехи Стаханова получили всесоюзную известность, и поддержанное партийными органами движение быстро распространилось на все отрасли промышленности.

Промышленность остро нуждалась в квалифицированных кадрах. «Кадры, овладевшие техникой, решают все!» - эти слова Сталина стали лозунгом, под которым шла профессионально-техническая подготовка рабочих. Осенью 1933 г. школы фабрично-заводского ученичества (ФЗУ) были реорганизованы в профессиональные учебные заведения для подготовки рабочих массовых специальностей.

За годы второй пятилетки были сооружены 4,5 тыс. крупных промышленных предприятий. В Москве была проложена первая линия метрополитена. Ускоренными темпами развивалась индустрия союзных республик. Производительность труда увеличилась вдвое против 41% за первую пятилетку. Импорт станков сократился с 66% в 1928 г. до 14% в 1935 г.

Завершение второго пятилетнего плана было объявлено досрочным – снова за 4 года и 3 месяца, что не соответствовало истине. Как и прежде, руководство вновь шло на искажение полученных результатов. И все же общие итоги второй пятилетки оказались более успешными, чем показатели первой пятилетки.

***II пятилетка.***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Показатели** | **План** | **Выполнение** |
| **Вся промышленность** | **+144%** | **120%** |
| **Группа А** | **+97%** | **139%** |
| **Группа В** | **+134%** | **99%** |

# Третья пятилетка – «Догнать и перегнать!»

В марте 1939 г. XVIII съезд ВКП(б) одобрил третий пятилетний план развития народного хозяйства СССР (1938 – 1942). В нем ставились задачи: увеличить объем промышленной продукции почти в 2 раза, создать крупные государственные резервы и мобилизационные запасы, прежде всего по топливу и оборонной продукции; в 1,5 раза увеличить народное потребление, увеличить в 1,5 раза производство продукции сельского хозяйства.

Страна с огромным трудом справлялась с заданиями третьей пятилетки, Сказались репрессии 1937 – 1938 гг. Невосполнимый ущерб был нанесен хозяйственным кадрам. Давали о себе знать и необходимость в преддверии войны формировать стратегические запасы и увеличивать расходы бюджета на оборону (с 12,7% во вторую пятилетку до 25,4% в третьей пятилетке), бюрократическая неразворотливость системы управления, мелочная регламентация деятельности предприятий и др. С 1938 по 1940 г. выпуск промышленной продукции увеличился на 45% при запланированном на всю пятилетку росте на 92%. Не справлялась с заданиями пятилетки нефтяная промышленность: резко снизился по сравнению с 1937 г. общий метраж буровых работ по проходке нефтяных скважин.

Для третьей пятилетки характерен возврат к элементам милитаризации труда. Под угрозой заключения в тюрьму рабочие и служащие не имели права переходить с одного предприятия на другое без разрешения дирекции. Наркоматы получили право по своему усмотрению перемещать инженеров и рабочих с предприятие на предприятие, в том числе и в другие районы страны. В июне 1940 г. рабочий день был продлен с 7 до 8 часов, а рабочая неделя вновь стала семидневной. За трехкратное опоздание на работу в течение месяца работники подвергались уголовному наказанию.

# Строительство Московского Метрополитена

В двадцатые годы Москва быстро росла. Но, несмотря на возросшее количество трамваев, увеличение автобусного парка, появление троллейбусов, наземный транспорт не был в состоянии решить проблему перевозок. В Москве, вернувшей себе статус столицы, вновь становится актуальна проблема строительства метрополитена и о ней стали думать на государственном уровне. В июле 1931 года, Пленум ЦК ВКП(б) рассмотрел критическую ситуацию с пассажирскими перевозками и принял решение: «Немедленно приступить к подготовительной работе по сооружению метро в Москве как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешёвых людских перевозок». Во исполнение этого указа 23 сентября был организован Метрострой. В ноябре 1931 года на Русаковской улице был заложен опытный участок с целью изучения условий для подземных работ в Москве.

История становления российского метрополитена весьма богата, а первенец – Московский метрополитен, родился хотя и в кроткие сроки, но на очень хорошо аргументированной и продуманной основе, благодаря идеям, которые заложили выдающиеся русские инженеры.

В январе 1932 года, правительством одобрена схема первоочередных линий. 21 марта 1933 года Совнарком СССР утвердил схему из 10 линий, протяжённостью 80 км.

Одновременно с началом строительства был создан Метропроект, в 1951 году преобразованный в государственный проектно-изыскательский институт Метрогипротранс - кузницу ведущих специалистов метрополитена.

Количество рабочих в 1933 году - 36.000, в середине 1934 года - 75.000.

При производстве работ преобладал ручной труд, не хватало отбойных молотков, а основным орудием было кайло, лом, лопата. Но строительство шло с неподдельным энтузиазмом, стройка была объявлена Всесоюзной ударной, в строительстве Московского метрополитена участвовали представители всех республик Советского Союза, и она была интернациональной.

Первая линия метрополитена "Сокольники" - "Парк Культуры" с ответвлением от станции "Охотный ряд" до станции "Смоленская" протяжённостью 11,2 км, имела 13 станций. Проходить этот участок пришлось четырьмя способами при сплошной деревянном креплении. Всего горным способом было пройдено 9013 метров тоннелей, щитами - 887 метров, траншейным способом - 3251 метр, открытым способом - 4220 метров. Участок линии от Комсомольской площади до Библиотеки имени Ленина проходил в районах с плотной многоэтажной застройкой, узкими улицами и прокладывался способом глубокого заложения. Участки от Сокольников до Комсомольской площади и от Библиотеки имени Ленина до Крымской площади строились открытым способом в котлованах.

Станции метро создавались как пространственно протяжённый архитектурный комплекс монументальных сооружений. В их проектировании и оформлении участвовали такие выдающиеся архитекторы, скульпторы и художники страны, как: В.Г.Гельфрейх, И.А.Фомин, А.В.Щусев, Н.Я.Данько, А.А.Дейнека, А.Н.Душкин, П.Д.Корин, М.Т.Манизер, Н.В.Томский, Д.Н.Чечулин и др., стремившиеся не только создать не только наиболее комфортабельные условия для пассажиров, но и придать каждой станции индивидуальный архитектурный облик. Художественные комплексы Московского метрополитена украшены статуями и рельефами, монументально-декоративными композициями (живопись, мозаики, витражи). Использовались различные облицовочные материалы, в том числе более 20 видов мрамора из различных месторождений Кавказа, Украины, Средней Азии, Алтая, Урала, а также гранит, родонит, оникс и др. материалы.

Для входа в метро было возведено 17 надземных вестибюлей, 5 наклонных ходов, 15 эскалаторов, 56 вентиляционных шахт, уложено 21 тыс. кв. м. мрамора, 25,7 км. путей, 540 км. кабеля, построено 4 подстанции. И всё это сделано в рекордно короткие сроки, менее чем за три года.

15 октября 1934 года, от станции "Комсомольская" до станции "Сокольники", началась обкатка одного пути - был пущен первый пробный поезд, состоящий из двух вагонов: №1 - моторного, красного цвета и №1001 - прицепного, песочного цвета.

4 февраля 1935 года, по всей трассе прошёл первый поезд и уже через два дня первыми пассажирами Московского метро стали делегаты VII Всесоюзного съезда Советов. 19 февраля началось регулярное учебное движение по трассе. В период обкатки тысячи москвичей - передовиков производства, получили возможность проехать по первой линии лучшего в мире метрополитена.

15 мая 1935 года, в 7 часов утра открыли двери для пассажиров все 13 станций первой линии метро.

# Завод «Москвич»

**Рождение и становление**

1929 год. Октябрь Началось строительство Московского автосборочного завода, рассчитанного на сборку 24 тысяч автомобилей в год.

**1930 год. Ноябрь** Автосборочный завод вступил в число действующих предприятий. До 1933 г. выпускал автомобили "Форд-А"и "Форд-АА".

**Декабрь** Постановлением Всесоюзного автотракторного объединения завод стал именоваться "Государственный автосборочный завод имени КИМ в Москве".

**1932 год. Декабрь** Начало сборки грузовых автомобилей "ГАЗ-АА" (около 30% от всего выпуска) из деталей, поставлявшихся Горьковским автозаводом.

**1939 год. Февраль** В соответствии с приказом Наркомсредмаша Автосборочный завод им.КИМ выведен из состава Горьковского автозавода и включён в Глававтопром как самостоятельное предприятие, именуемое "Московский автомобильный завод имени КИМ".

**1941 год. Октябрь** Завод им.КИМ был эвакуирован на Урал. Его производство было переориентировано на военную продукцию.

**Возрождение, признание**

**1945 год. Май** Принято Постановление Совета Министров СССР о развёртывании строительства автозавода по выпуску малолитражки автомобилей "Москвич" и о наименовании завода "Московский завод малолитражных автомобилей" (МЗМА).

**1947 год. Апрель** Начался серийный выпуск легковых малолитражных автомобилей "Москвич-400".

**1948 год. Апрель** Положено начало экспорту автомобилей "Москвич".

**1954 год. Февраль** Освоен выпуск модернизированной модели автомобиля "Москвич-401".

**1958 год. Июль** Начат выпуск автомобиля "Москвич-407" с верхнеклапанным двигателем.

**Август** На Всемирной автомобильном выставке в Брюсселе автомобили "Москвич-407" и "Москвич-423" отмечены золотыми медалями.

**1963 год. Декабрь** С главного конвейера сошел последний автомобиль "Москвич-407". Начат выпуск переходной модели "Москвич-403".

**1964 год. Сентябрь** Начат выпуск автомобилей "Москвич-408".

**1967 год. Май** С главного конвейера завода сошел миллионный автомобиль "Москвич-408".

**Октябрь** Выпущена первая партия автомобилей "Москвич 412".

**1968 год. Январь** Начало реконструкции завода и строительства главного сборочного корпуса.

**Май** Начат выпуск модификаций "Мосвквич-412" - автомобиля "Москвич-427" с кузовом "универсал" и автомобиля "Москвич-434" с кузовом "фургон".

**Октябрь** В связи с 50-и летим ВЛКСМ МЗМА переименован в Автомобильный завод имени Ленинского комсомола (АЗЛК).

**От единиц - к миллионам**

**1971 год. Сентябрь** Образовано автомобильное производственное объединение "Авто-Москвич".

**1973 год. Май** Открыт памятник - стелла -- воинам - автозаводцам, погибшим в годы Великой Отечественной войны.

**1974 год. Август** С главного конвейера завода сошел двухмиллионный автомобиль "Москвич-412".

**1975 год. Декабрь** Начато производство новых автомобилей "Москвич-2138" и "Москвич-2140".

**1977 год. Декабрь** На экспорт отправлен миллионный автомобиль "Москвич" с начала поставок их за границу.

**1980 год. Август** 25 августа сошел с конвейера трехмиллионный автомобиль "Москвич-2140".

**1982 год. Январь** АЗЛК начал большую реконструкцию: строительство корпусов прессового, механосборочного цехов, "Порозо" и цеха "Пластмасс".

**1986 год. Сентябрь** 17 сентября с конвейера завода сошел четырехмиллионный автомобиль "Москвич".

**1989 год.** Развернута работа по подготовке производства пикапа на базе мод. 2141 и прицепа.

**1992 год. Ноябрь** Освоен выпуск грузового автомобиля "Москвич-2335-пикап" и прицепа мод. 8135.

**1997 год. Январь** Возрождение завода после более чем годового простоя.

**Апрель** Освоен выпуск новой модели "Юрий Долгорукий" с двигателями ВАЗ и Рено.

**Июнь** Начало выпуска модели "Князь Владимир" сдвигателем Рено.

**Август** На базе серийных автомобилей "М-2141" и "М-2335-пикап" разработаны модели электромобилей (экологически чистые).

# Общие результаты индустриализации.

Планы были гигантские, но они не выполнялись. Но был создан огромный массив новых промышленных предприятий. Средний ежегодный рост промышленных предприятий - 600 шт.

Ускорение в 2 раза темпов роста тяжёлого машиностроения. Снижение безработицы. Однако мало внимания уделялось лёгкой промышленности.

Индустриализация носила политический характер, решала социально-политические задачи, собственно промышленные проблемы уходили на второй план.

Главное, к чему привел (и должен был привести) курс на форсированную индустриализацию, — это формирование командной экономики, сверхцентрализованной, подчиненной директивному планированию, полностью огосударствленной, систематически прибегающей к внеэкономическим мерам принуждения и потому репрессивной. Экономическая основа тоталитарного общества была тем самым создана.

Какой ценой были достигнуты успехи? Эта цена высока: обескровленное сельское хозяйство отставание легкой промышленности; существенное снижение жизненного уровня населения; все более широкое использование бесплатного (рабского по существу) труда заключенных, армия которых в годы индустриализации неумолимо росла.

# Перебазирование московских предприятий

О том, что столичному мегаполису как-то не к лицу чалящие трубы заводов и фабрик, говорится очень давно, и для властей это проблема не новая. Сегодня в наследство от советской индустриализации Москве остались сотни производств, расположенных в самом центре города. Потом уже, в 70-е годы, попытались перебросить заводы из центра столицы в более подходящие для этого места на окраинах. Однако на сегодня 'переехало' не более десятка предприятий.

В новых условиях городская администрация тоже была заинтересована в том, чтобы производства поменяли адрес. Причем вопросы экологии и эстетики занимали здесь не самое важное место. Построенные на месте завода где-нибудь в Хамовниках или Замоскворечье гостиница или жилой дом принесут куда больше прибыли, а значит, и налоговых поступлений в столичную казну, нежели фабрика, оснащенная станками 'времен потемкинских и покоренья Крыма'. При этом та же фабрика, перемещенная и переоснащенная, также способствовала бы росту благосостояния города и его обитателей.

Однако дело переселения отдали на откуп частным инвесторам, что для города обернулось ликвидацией множества предприятий. О том, чем грозит Москве исчезновение реального сектора производства и как власти собираются этому противостоять, рассказала на состоявшейся на днях пресс-конференции Ирина Рукина, председатель комиссии по экономической политике Мосгордумы и одновременно одна из идеологов новой столичной политики реформирования промзон.

Город теряет не только заводы и фабрики. Исчезли целые отрасли. За полтора года были ликвидированы 14 предприятий только в легкой промышленности, а всего в городе закрылись более 50 производств. Пугает даже не потеря мощностей, а исчезновение брендов, за которыми налаженные связи с поставщиками, устоявшиеся рынки сбыта. Были среди таких предприятий и монополисты в своей сфере. Например, Тонкосуконная фабрика имени Петра Алексеева - единственное подобное предприятие в стране, приносящее прибыль. Однако сменившееся после продажи крупного пакета акций руководство приняло решение о перепрофилировании производства. Или единственный в России Московский ткацко-отделочный комбинат, сотрудничавший с большинством отечественных производителей мебели. Предприятие приносило доход, и не так давно там было модернизировано оборудование. Был, правда, и один существенный недостаток - уж больно удобное и привлекательное место на берегу Яузы занимал комбинат.

Перед городом стоит очень острая социальная проблема. Ведь на ликвидированных предприятиях работали люди, которые остались без средств к существованию, а многие и без крыши над головой, поскольку дожидались квартир, ютясь в фабричных общежитиях.

Теперь вместо существовавших ранее производственно-коммунальных зон возникнут промышленные зоны. Они будут создаваться по отраслевому принципу на специально выделенных для этого территориях. Функции управления возьмет на себя специальная управляющая компания.

# Вывод

В настоящее время Москва является крупнейшим экономическим, политическим, научным центром России. Основу экономики Москвы составляет богатейший научно - технический и промышленный потенциал города. На территории города действует множество крупных предприятий различных отраслей промышленности: черной и цветной металлургии, машиностроения и металлообработки, строительных материалов, легкой и пищевой промышленности, оборонных предприятий и др. В Москве расположены крупнейшие автомобильные, авиационные и машиностроительные заводы, предприятия текстильной и пищевой индустрии, городского строительства. Москва является крупнейшим транспортным центром России и Восточной Европы. С 1990 года Москва стала признанным лидером современных российских экономических реформ. Возросший вес экономики Москвы в экономике новой России характеризуется существенным увеличением доли Москвы в доходах и расходах бюджета РФ.

# Приложение

•1147 год - Первое летописное упоминание о Москве. Основатель Москвы - князь Юрий Долгорукий.

•1276 год - Образование самостоятельного Московского княжества.

•1328 год - Москва становится великокняжеским городом - центром русских земель.

•1480 год - Полное освобождение от вассальной зависимости от Золотой Орды.

•1485 - 1495 годы - Сооружение при Иване III новых кирпичных стен и башен Кремля, существующих и доныне.

•1547 год - Великий князь Московский Иван IV Грозный принимает титул царя.

•1564 год - Иван Федоров печатает в Москве первую книгу.

•1589 год - В Москве учреждено Патриаршество.

•1686 год - Основана Славяно-греко-латинская академия.

•1703 год - Вышел первый номер русской газеты "Ведомости о военных и иных делах".

•1713 год - Столица Российского государства при Петре I переносится из Москвы в Петербург.

•1755 год - Основан первый в России Московский университет.

•1812 год - Отечественная война 1812 года. Пожар Москвы.

•1872 год - Открыта первая рельсовая конная линия -"конка"- по Тверской улице.

•1905 год - Первая русская революция. Декабрьское вооруженное восстание на Красной Пресне.

•1918 год - 12 марта Москва становится столицей Советской России, сюда переезжает правительство во главе с В.И. Лениным.

•1924 год - В Москве появились первые автобусы.

•1933 год - Пущены первые троллейбусы.

•1935 год - Открыта первая линия Московского метрополитена и принят Генеральный план реконструкции Москвы.

•1939 год - Начало регулярного телевизионного вещания.

•1941 год - Разгром немецких войск под Москвой.

•1945 год - Парад Победы в Великой Отечественной Войне на Красной площади.

•1957 год - Московский фестиваль молодежи и студентов.

•1980 год - Проведение ХXII Олимпийских игр.

•1991 год - Избран прямым тайным голосованием первый Мэр Москвы - Г.Х. Попов.

•1996 год - Прямым тайным голосованием избраны Мэр Москвы Ю.М. Лужков и Вице-мэр В.П. Шанцев.

•1997 год - Пятая Конференция Мэров крупнейших городов мира.

•1998 год - Проведение Всемирного дня окружающей среды в Москве.

# Список использованной литературы

1. Горинов М.М., Дощенко Е.И. 30-е годы // История Отечества: люди, идеи, решения. Очерки истории Советского государства. – М.: Политиздат, 1991. – С. 165-216.

2. Новейшая История Отечества. XX век: В 2т. – М.: Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 1998. – Т.2. – С. 5-27.

3. Орлов А.С., Георгиев В.А., Георгиева Н.Г., Сивохина Т.А. История России с древнейших времен до наших дней. Учебник. Издание второе, переработанное и дополненное. – М.: ПБОЮЛ Л.В. Рожников, 2001. – С. 363-366.

4. Политическая история: Россия – СССР – Российская Федерация: В 2т. – М.: ТЕРРА, 1996. – Т.2. – С. 318-385.

5. Соколов А.К. Курс советской истории. 1917-1940. – М.: Высш. шк., 1999. – С. 151-227.