

инородцами”». Они, как считает ученый, «оторвавшись от родных корней, десятилетиями ущемляли и вытаптывали духовное развитие своего народа. Нельзя сказать, что в постсоветских условиях финно-угорская этнономенклатура стала национально (этнически) ориентированной, более того – отдельные ее представители порой не гнушались попытками использовать энергию этнического ренессанса 1990-х гг. в своих целях» [Загребин, Никитина, с. 311].

Долуцкий И. И. Отечественная история. XX век : учебник для 10–11-х классов общеобразовательных учреждений. М., 2001.

Загребин А. Е., Никитина Г. А. Финно-угорские народы России в социальных трансформациях XX века: опыт и проблемы адаптации // Congressus XI Internationalis Fenno-Ugristarum 9–14. VIII. 2010. Reguly Társaság, Piliscsaba, 2010.

Письмо И. В. Сталина В. И. Ленину // Известия ЦК КПСС. 1989. № 9. С. 198–200.

Кузнецов Н. С. Из мрака... Ижевск, 1994.

Куликов К. И. Дело «СОФИН». Ижевск, 1997.

Луныч Лев. Исходящая № 37 : рассказ / предисл. В. Каверина ; публ. Е. Чуриковской // Книжное обозрение. 1988. 30 сент.

Шкляев А. Г. Этнические СМИ: от риторики – к реальным проектам // Журналистика в 2016 году: Творчество, профессия, индустрия : материалы Междунар. науч.-практ. конф. М., 2017. С. 320–321.

УДК 94(47).084.8:65

А. В. Чуриков

СОВЕТСКАЯ МОБИЛИЗАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА СТАЛИНСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ

В статье на примере проведенной в СССР эвакуации промышленности рассматриваются сильные и слабые стороны советской плановой экономики мобилизационного типа.

К л ю ч е в ы е с л о в а : мобилизационная экономика, плановая экономика, эвакуация промышленности, сталинская форсированная модернизация.

Индустриализация в СССР проходила в рамках мобилизационной модели экономики. Эта модель предполагала концентрацию всех материальных и человеческих ресурсов и использование их во имя постав-

ленной цели – преимущественного развития средств производства. В этом случае развитие в одной области шло за счет другой, что придавало экономическим процессам однобокий характер и вело к нарушению естественных пропорций экономики.

Большинство исследователей к числу характерных черт мобилизационной экономики относят: одностороннюю ориентацию на тяжелую промышленность (машиностроение и топливный комплекс); оборонный характер; сверхцентрализацию и безрыночную модель; командно-административные методы управления экономикой; негативную кадровую селекцию, этатизм и автаркию [см.: Максимова, Лямцева, с. 77].

В рамках мобилизационной модели шло развитие советской тяжелой промышленности накануне Второй мировой войны: создавались заводы-дублиеры, заводы двойного назначения, резервы сырья, промышленной продукции и рабочей силы. В третьей пятилетке резко увеличились ассигнования на военные нужды. Была проведена коренная реконструкция действовавших и построено значительное число новых авиационных и танковых заводов, предприятий стрелково-артиллерийского вооружения, боеприпасов. Ряд предприятий гражданских отраслей был переведен на выпуск оборонной продукции. Прирост производства в гражданской и оборонной промышленности составил за три года первой пятилетки соответственно 13,2 % и 39 % в год [см.: Косыгин, с. 10–11].

При этом руководством СССР были допущены стратегические ошибки, повлекшие за собой серьезные потери. Весь «цвет» советской промышленности был сосредоточен в западных и юго-западных районах страны, т. е. в случае войны подвергался опасности. Такое стратегическое расположение промышленности досталось Союзу в наследство от императорской России, в которой индустрия располагалась ближе к инвестору и потенциальному рынку сбыта, т. е. поближе к державам Западной Европы. Накануне Великой Отечественной войны почти вся военная промышленность СССР была сосредоточена в европейской части страны, в полосе между 30 и 40 градусами восточной долготы, в прямоугольнике между линиями Ленинград – Киев на западе и Ярославль – Воронеж – Донбасс на востоке. На этой территории, которую можно назвать военно-промышленным поясом СССР того времени, производилось более 80 % всей военной продукции.

На территории военно-промышленного пояса располагалось 85 % мощностей авиационной промышленности, все танковые заводы, 97 % – Наркомата вооружения, 85 % мощностей Наркомата боеприпасов; выплавлялось 68 % чугуна и 58 % стали; производилось 57 % проката, 74 % кокса,

64 % алюминия, добывалось 63 % каменного угля, 71 % железной и 35 % марганцевой руды; вырабатывалось 42 % электроэнергии от общесоюзного уровня [см.: Гаврилов, с. 56].

Наступление немцев и быстрое их продвижение свели на «нет» все довоенные усовершенствования в тяжелой промышленности западных районов. Потребовалась срочная эвакуация, характер которой до сих пор вызывает множество споров. Проанализируем основные точки зрения, сложившиеся в историографии. Первая – *официозная*: «перебазирование основных производительных сил из прифронтовых и угрожаемых районов на Восток – одна из ярчайших страниц истории Великой Отечественной войны. Вызванное крайне неблагоприятной фронтовой обстановкой начального периода войны, оно вместе с тем явилось важнейшим звеном перестройки народного хозяйства на военный лад, развертывания в глубоком тылу главной военно-промышленной базы страны» [Великая Отечественная война..., с. 801]. *Официальная*: «эвакуация была крайне важной мерой, вызванной трагической обстановкой, сложившейся в зоне боевых действий уже в самом начале войны» [Куманев, 2001, с. 243]. *Нетрадиционная*: «необходимость эвакуации стала неожиданностью, ход эвакуации на восток дал много примеров неразберихи и организованности, неуправляемости и инициативы, головотяпства и планомерности, неэффективности и результативности» [Прохоров, с. 115].

Мы полагаем, что эти точки зрения, несомненно, имеют право на существование, но они не учитывают характера советской экономической модели. Эвакуация была лишь финальным звеном сталинской модернизации, начавшейся в 1930-е гг. Окончательным итогом индустриализации должно было стать перемещение основного промышленного потенциала Советского Союза далеко на восток, в зону, недоступную действиям дальней авиации противника. Эвакуация, проходившая в экстренном режиме, завершила сталинскую модернизацию в России.

В пользу данной точки зрения говорят решения XVIII съезда партии, проходившего в 1939 г. Делегаты съезда отметили, что в условиях нарастания военной опасности во внешнем окружении СССР необходимо «создание крупных государственных резервов, прежде всего по топливу, электроэнергии и некоторым оборонным производствам, а также по развитию транспорта, с правильным размещением по соответствующим районам страны, устранением непроизводительных и дальних перевозок и обеспечением основных экономических очагов страны максимальным количеством ресурсов на месте» [Гаврилов, с. 57].

Рассмотрим достоинства и недостатки эвакуации в рамках мобилизационной модели экономического развития. Командно-административной системе удалось обеспечить проведение эвакуации, ее возможности здесь были безграничны, это позволило советскому руководству эффективно использовать преимущества мобилизационной экономики. Во-первых, весь процесс перебазирования находился под контролем государственных и партийных органов власти. Для централизованного руководства эвакуационными потоками 24 июня 1941 г. был образован Совет по эвакуации. Правительством были даны четкие и конкретные указания, регламентирующие порядок вывоза оборудования и населения из прифронтовых районов. 27 июня 1941 г. было принято совместное Постановление СНК СССР и ЦК ВКП (б) «О порядке вывоза и размещения людских контингентов и ценного имущества», в котором определялась очередность эвакуации. В первую очередь, эвакуировали важнейшие промышленные ценности, сырьевые ресурсы и продовольствие, квалифицированных рабочих, инженеров и служащих вместе с предприятиями [см.: О порядке вывоза..., с. 206]. Постановление от 27 июня было дополнено инструкцией, утвержденной Совнаркомом СССР, о порядке демонтажа и отгрузки оборудования предприятий, подлежащих эвакуации. Хозяевам были обязаны руководствоваться следующим правилом: «в первую очередь должно быть вывезено оборудование, имеющее особо важное значение для нужд обороны страны, а также готовые изделия боеприпасов, вооружения и другие важнейшие изделия оборонной продукции». Далее подчеркивалось, что оборудование следует вывозить «комплектными частями, предусматривая возможность использования эвакуированного оборудования после его монтажа на новом месте размещения». В инструкции определялась также очередность вывоза материалов [см.: Эшелоны..., с. 34].

Во-вторых, правительство определило направления эвакуации тяжелой промышленности. Первой линией эвакуации стали поволжские города, вторая и самая решающая линия пролегла по Уралу, третьим районом перебазирования была избрана Сибирь, четвертым потоком оборудования пошло в Казахстан и среднеазиатские республики [см.: Хавин, с. 206].

Контроль над ходом транспортировки и монтажа оборудования был постоянным и сопутствовал всем этапам перемещения производительных сил. Процесс восстановления оборудования находился под жестким контролем Совнаркома СССР. Каждый из наркоматов бдительно следил за состоянием монтажа перебазированного оборудования. В случае нарушений принимались суровые меры в отношении руководителей пред-

приятый. Показателен в этом отношении случай, произошедший на Магнитогорском металлургическом комбинате (ММК). Нарком черной металлургии И. Ф. Тевосян телеграфировал: «...факты свидетельствуют о том, что некоторые директора заводов не выполняют постановления Государственного Комитета Обороны от 9. 4. 1941 года № 878, запрещающее кому бы то ни было без разрешения правительства разукomплектовывание и передачу другим наркоматам оборудования, электроматериалов и кабеля, эвакуированных с металлургических заводов и не обеспечили сохранность переданных им на хранение оборудования и материалов, необходимых для восстановления металлургических агрегатов и укomплектовывания строящихся пусковых объектов» [МГА, ф. 99, оп. 10, д. 1123, л. 84].

В ноябре 1941 г. по областям были отправлены контролеры Наркомгосконтроля РСФСР, чтобы проверить восстановление эвакуированных предприятий. Они руководствовались следующим планом действий: проверялось, откуда эвакуированы заводы; куда; сколько прибыло оборудования; сроки восстановления; потребность в работе; выполнение производственных заданий; обеспечение сырьем, топливом, транспортом, электричеством, кислородом. На особом контроле находилось состояние учета и хранения промышленных ценностей, смета расходов по эвакуации, смета кассы предприятия [ГАРФ, ф. 259, оп. 40, д. 3546, л. 30, 65].

Размещение и восстановление эвакуированных на восток предприятий находилось под контролем ЦК ВКП(б), ГКО и СНК СССР. 25 октября 1941 г. заместителю председателя СНК СССР Н. А. Вознесенскому было поручено добиться в кратчайшие сроки пуска эвакуированных заводов. Аналогичное поручение было дано находившемуся на Волге с частью аппарата ЦК секретарю ЦК ВКП(б) А. А. Андрееву [см.: Великая Отечественная война..., с. 802].

29 октября 1941 г. Совнарком СССР принял Постановление «О графике восстановления заводов, эвакуированных на Волгу, Урал, в Сибирь, Среднюю Азию и Казахстан». Руководители названных в постановлении наркоматов: нарком авиапрома А. И. Шахурин, нарком танкпрома В. А. Малышев, нарком вооружения Д. Ф. Устинов, нарком боеприпасов П. Н. Горемыкин, нарком чермета И. Ф. Тевосян, нарком цветмета П. Ф. Ломако, нарком судпрома Г. Д. Каплун, нарком химпрома В. М. Денисов, нарком нефти И. К. Седин и другие были обязаны представить «не позднее 1 ноября 1941 года в Совнарком СССР график восстановления заводов, эвакуированных из Москвы, Тулы, Харькова, Донбасса, Ленинграда и других районов на Волгу, Урал, в Сибирь, Среднюю Азию и Казахстан» [Эшелоны..., с. 49]. В графике требовалось указать сроки

пуска оборудования и выпуска продукции с программой мероприятий на ноябрь-декабрь 1941 г., а также уровень обеспечения предприятий рабочей силой и инженерно-техническими кадрами.

В постановлении «О порядке размещения эвакуируемых предприятий» ГКО особо указал на то, что преимущество должно быть отдано авиационной промышленности, производству боеприпасов, вооружения, танков, бронев автомобилей, черной, цветной и специальной металлургии, химии. Наркомам предписывалось согласовывать с Госпланом СССР и Советом по эвакуации конечные пункты размещения вывозимых в тыл предприятий и организацию дублирующих производств. ГКО предложил местным организациям принять необходимые меры для быстрого развертывания восстанавливаемых предприятий [см.: О порядке..., с. 206]. В ряде восточных республик, краев и областей прошли специальные пленумы райкомов, обкомов и ЦК, собрания партийного советского и хозяйственного актива, посвященные ходу выполнения этой чрезвычайно важной военно-хозяйственной задачи. Однако большинство текущих вопросов, связанных с восстановлением эвакуированных фабрик и заводов, решалось в оперативном порядке на заседаниях бюро и секретарями обкомов по соответствующим отраслям промышленности.

Переводились на военное положение руководители и ИТР предприятий, эвакуированные рабочие, на весь период военного времени они считались военнообязанными.

В реализации столь масштабного проекта, как эвакуация, разумеется, были и недостатки, которые во многом обуславливались жестким режимом, существовавшим в СССР. Правительство не ожидало столь широкого размаха боевых операций в первые месяцы войны, и поэтому решения об эвакуации принимались медленно, в расчете на то, что война скоро закончится и промышленность будет перемещена на восток по плану. Крайне интересный разговор приводит в своих воспоминаниях управделами Совнаркома СССР Я. Е. Чадаев: «В течение 22 июня после визита к Вознесенскому я побывал также с документами у других заместителей председателя Совнаркома. Нетрудно было убедиться, что почти все они еще не испытывали тогда больших тревог и волнений. Помню, например, когда поздно ночью закончилось заседание у Сталина, я шел позади К. Е. Ворошилова и Г. М. Маленкова. Те громко разговаривали между собой, считая развернувшиеся боевые действия как кратковременную авантюру немцев, которая продлится несколько дней и закончится полным провалом агрессора» [Куманев, 2000, с. 413].

Авторитет Центра сковывал инициативу местных органов власти. По словам А. П. Прохорова, эвакуация сопровождалась всеми ошибками, присущими системе управления того времени. В руководстве эвакуацией присутствовала излишняя степень централизации. Без указаний ГКО и Совета по эвакуации местные органы не имели права принимать решения о вывозе оборудования заводов. Обстановка же в прифронтовой полосе так быстро менялась, что решения Совета по эвакуации запаздывали и эвакуация начиналась с опозданием. Например, решение о перебазировании предприятий Донецкого бассейна состоялось лишь 9 октября 1941 г., когда начались бои в районе Донбасса. Постановление о перемещении на восток Мариупольского металлургического завода было вынесено 5 октября, эвакуация началась 6-го, а 8-го город был захвачен. По этой же причине большая часть оборудования доменных и мартеновских цехов Сталинского, Макеевского и Мариупольского заводов осталась на месте. «По важнейшим металлургическим, коксо-химическим, огнеупорным заводам Сталинской области фактически эвакуация сорвана», — сообщал нарком черной металлургии И. Ф. Тевосян [Прохоров, с. 116].

В результате колоссальных перемещений возникли трудности с коммуникациями, которые решались системой крайне медленно. Пропускная способность отдельных линий полностью не использовалась, на железнодорожных узлах возникали заторы, серьезные недостатки имелись в организации погрузки и выгрузки войск, вооружения и народнохозяйственных грузов [см.: НКВД..., с. 103]. Железные дороги не справлялись с нагрузкой. Продвижение поездов осенью 1941 г. снизилось до 100–150 км в сутки. Из-за недостаточной четкости продвижения эвакуированного оборудования из 700 предприятий, демонтированных в начале войны, на новые места полностью и вовремя прибыло не более 270 и частично 110, остальные находились в пути следования. Большое число эшелонов с эвакуированным оборудованием застряло по тупикам, разъездам, находилось на перевалочных базах. Многие дороги Поволжья и Урала были забиты вагонами, причем у значительной части грузов не было хозяина.

18 ноября 1941 г. ГКО обязал НКПС принять срочные меры по быстрой отправке эвакуированных. За нарушение установленных норм и неприятие поездов виновные привлекались к ответственности. Совет по эвакуации ежедневно отчитывался перед ГКО о проделанной работе.

25 декабря был организован Комитет по разгрузке транзитных грузов, в который вошли А. И. Микоян, А. Н. Косыгин, Н. А. Вознесенский.

НКПС отдал приказ о задержке поездов с несрочными грузами. На железных дорогах ежедневно проводилась перепись всех вагонов

с эвакогрузами, сведения поступали в НКПС. На основе этих данных готовились предложения о досрочной разгрузке части вагонов с неоперативными грузами в пути следования, с тем чтобы порожние вагоны возвратить под погрузку. Часть досрочно разгруженных грузов передавалась местным исполкомам для использования, а остальные в дальнейшем отправлялись к месту назначения. В результате принятых мер «в течение февраля заторы грузов на дорогах были ликвидированы» [Прохоров, с. 118–119].

Строгая регламентация не позволяла местным руководителям и техническому руководству тыловых заводов самостоятельно распоряжаться эвакуированным оборудованием. Нередко в пути терялись вагоны, где находились узлы и детали, без которых невозможно монтировать оборудование. Заводы отправляли своих представителей на поиски пропавших грузов. Они исследовали тупики, станционные разъезды. В кратком отчете уполномоченного Наркомата черной металлургии сообщалось: «прочесал Рузаевский железнодорожный узел, разыскал 545 вагонов, груженых оборудованием, металлом, отправил в Чебаркуль – 252, на Бакалстрой – 82, в Златоуст – 58, в Магнитогорск – 62 вагона» [Хавин, с. 256]. Это стало причиной простоев и неоправданных задержек с монтажом перевезенного оборудования.

Восстановление эвакуированных предприятий представляло собой трудоемкий и сложный процесс. Оборудование поступало некомплектно, хранилось ненадлежащим образом, портилось и приходило в негодность. Процесс восстановления затруднялся также целым рядом объективных обстоятельств. В докладной записке руководства завода № 34 НКАП, эвакуированного в г. Троицк, сообщалось, что «предоставленные заводу помещения территориально расположены в трех точках города, разобщенных жилыми кварталами, а сама площадка расположена в 4 км от железнодорожной ветки на противоположном берегу р. Увелки. Площадь помещений, отведенных для цехов, составляет около 40 % к площади, на которой базировался завод в Москве. Централизованной системы электроснабжения в городе нет. Каждое промышленное предприятие снабжается электроэнергией от собственных силовых установок. Из огромного оборудования прибыло в город Троицк и установлено на промышленную площадку завода 207 станков, 3 компрессора и ряд приспособлений. Пуск цехов может затянуться из-за отсутствия электроэнергии, кислорода и ацетилена» [ОГАЧО, ф. 288, оп. 4, д. 145, л. 7–9].

Медлительность с разгрузкой и доставкой компенсировалась ускоренным монтажом оборудования, скоростными методами строительства, работой в две и три смены, стахановскими и комсомольскими вахтами.

Трудовой героизм рабочих и инженеров местных и эвакуированных предприятий позволил сгладить ошибки осени-зимы 1941 г. Героизм в тылу был столь же массовым, как и на фронте. В цехах не было разделения людей на рабочих, инженеров или служащих. У всех была одна профессия: все разнорабочие и все монтажники [см.: Комаров, с. 243].

Таким образом, советская модель мобилизационной экономики оказалась очень эффективной в условиях Великой Отечественной войны. Она продемонстрировала свой потенциал в ситуации противостояния с экономическим потенциалом стран Европы, работавших на Германию. В рамках этой модели стали возможны проекты перемещения огромного количества людей и промышленного оборудования на дальние расстояния. Недостатки и ограничения в эвакуации были обусловлены особенностями функционирования советской экономической модели, ее сверхцентрализмом и замкнутостью на решениях узкой группы лиц.

О порядке вывоза и размещения людских контингентов и ценного имущества : Постановление ЦК ВКП (б) и СНК СССР. 27 июня 1941 г. // Известия ЦК КПСС. 1990. № 6. С. 206–208.

НКВД о мобподготовке железнодорожного транспорта // Ист. архив. 1995. № 5–6. С. 103–105.

ГАРФ. Ф. 259 (Совет народных комиссаров РСФСР).

ОГАЧО. Ф. 288 (Челябинский областной комитет КПСС).

Магнитогорский городской архив (МГА). Ф. 99 (Магнитогорский металлургический комбинат им. В. И. Ленина).

Великая Отечественная война 1941–1945 : энциклопедия / гл. ред. М. М. Козлов. М., 1985.

Гаврилов Д. В. Уральский тыл в Великой Отечественной войне: геополитический аспект // Урал в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. : тез. докл. науч.-практ. конф. Екатеринбург, 1995. С. 56–59.

Комаров Л. История Челябинского тракторного завода. Челябинск, 1972.

Косыгин А. Н. В едином строю защитников Отчизны. М., 1980.

Куманев Г. А. Подвиг и подлог: страницы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. М., 2000.

Куманев Г. А. Рядом со Сталиным. М., 2001.

Максимова Л. А., Лямцева Л. В. Советская модель мобилизационной экономики // Успехи современного естествознания. 2005. № 1. С. 77–81.

Прохоров А. П. Эвакуация промышленности на восток (из опыта советской модели управления) // Россия и современный мир. 2002. № 4. С. 115–118.

Хавин А. Ф. Великое перемещение индустрии // Новый мир. 1948. № 6. С. 260–271.

Эшелоны идут на восток. Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941–1942 гг. : сб. ст. и воспоминаний. М., 1966.