

DOI: 10.15372/HSS20170111
УДК 94(470.5) "1930/1940"

М.В. МИХЕЕВ

УРАЛ В СИСТЕМЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ КОНКУРЕНЦИИ В ПЕРИОД СТАЛИНИЗМА (1930 – 1940-е гг.)

Институт истории и археологии УрО РАН,
РФ, 620990, г. Екатеринбург, ул. Ковалевской, 16

В статье анализируется проблема конкуренции Урала с другими экономическими районами СССР за приоритеты развития. Подробно рассмотрены противоречия между индустриальным Уралом и украинским Донбассом, принимавшие разные формы на протяжении 1930-х – 1940-х гг. Описано довоенное противодействие руководства Украины строительству Урало-Кузнецкого комбината из-за опасений потери капиталовложений в собственную промышленность. Выявлены предпринятые в конце 1943 г. факты ответных попыток сторонников развития индустрии на востоке препятствовать восстановлению промышленности освобожденной Украины с целью дальнейшего развития Урало-Кузбасса за счет интересов УССР. Выдвинута гипотеза о конкуренции перспективных схем развития промышленности Урала и производственного потенциала г. Ленинграда и всего Северо-Западного экономического района во второй половине 1940-х гг.

Ключевые слова: промышленность, индустриализация, конкуренция, Донбасс, Урало-Кузбасс, Северо-Запад, Урало-Печорский проект, Госплан, «восточный сдвиг», сталинизм.

M.V. MIKHEEV

THE URAL IN A SYSTEM OF INTERREGIONAL COMPETITION IN THE STALINIST PERIOD (THE 1930s – 1940s)

Institute of History and Archaeology UB RAS,
16, Kovalevskoj str., Yekaterinburg, 620990, Russia

During the Stalin's period, there were the facts of inter-regional competition in the USSR. The first such cases were dating back to the 1920s and concerned with the attempts to overcome the uneven territorial economic development of the USSR, which was due to the concentration of the major part of the country's productive forces in the South economic region (the Ukraine's Donbass). The Soviet government made an attempt to soften these disparities by developing the industry of the Urals (the Ural-Kuzbass project). The Ural-Kuzbass project faced strong criticism from the representatives of the Ukraine who were not ready to abandon the investments into their own industry for the benefit of the Urals and West Siberia. In 1930, in spite of the Ukraine's resistance, the central authorities under personal influence of Stalin approved the construction of the Ural-Kuzbass project.

The new phase of the competition between the South and the Urals started during to the Great Patriotic War. During the warfare and occupation, the Donbass' industry was demolished, while the Ural-Kuzbass had become a strategic base of the Soviet military industry, and that led to a substantial increase of its enterprises' role in the structure of the country's economy. Supporters of the further development of the eastern territories of the USSR (including the Urals) attempted to take an advantage of that situation. There were proposals to restrict the scales of resurrection of the Ukrainian industry and to concentrate resources in favor of the further development of the industry of the Urals and the whole Soviet East. Those ideas did not find support in the central government, and after the war, the industry of the Ukraine was restored in full-scale.

After the war, rivalry between the Urals and the Soviet western territories (primarily the Ukraine) continued in the form of contest for keeping the earlier evacuated skilled manpower and scientific & design organizations on their new spots, for capital resources and care of the central ministries and departments. There are also the reasons to claim that there was a competition between the Urals and the USSR's North-West (Leningrad). The obvious instance was the debates around the realization of the Ural-Pechora project.

Key words: industry, industrialization, competition, Donbass, the Ural-Kuzbass, North-West, Ural-Pechora project, the State Planning Committee, "Eastern shift", Stalinism.

Михаил Викторович Михеев – научный сотрудник, Институт истории и археологии УрО РАН, e-mail: mikheev666@yandex.ru.
Mikhail V. Mikheev – researcher, Institute of History and Archaeology, Ural branch of the Russian Academy of Sciences (IHA UB RAS).

В отечественной историографии последнего времени происходит пересмотр традиционных представлений о сталинской модели государственного управления экономикой второй четверти XX в. Устоявшееся мнение склонно характеризовать ее как авторитарную и жестко централизованную систему руководства, основанную на «страхе перед режимом» и замкнутую на личность главы государства – И.В. Сталина, наделенного абсолютной диктаторской властью. Тем не менее существуют и альтернативные гипотезы на этот счет.

Большинство из них в той или иной степени концентрируют свое внимание на проблеме взаимоотношений министерств и ведомств в Советском Союзе. Так, в работах А.Ю. Ермолова [1; 2; 3] на примере военной промышленности убедительно показаны особенности функционирования советского государственного аппарата 1940-х – 1950-х гг. в рамках так называемого явления ведомственности. Под «ведомственностью» автор понимает «самостоятельные действия руководителей ведомств, направленные на защиту интересов порученных им организаций» [2, с. 391]. В пользу выводов А.Ю. Ермолова свидетельствуют и результаты исследований межведомственных противоречий (на примере авиационной промышленности), выполненных М.Ю. Мухиным [4]. Более того, исключительное значение межведомственной конфронтации в СССР 1930-х – 1950-х гг. отмечалось зарубежными «ревизионистскими» историками еще в 1980-е гг. (см., например, [5; 6]).

Вместе с тем из признания факта межведомственной борьбы в сталинском Советском Союзе органично вытекает вопрос о возможности и даже закономерности межрегиональных противоречий в СССР того времени. По нашему мнению, сам вопрос о возможности масштабных межтерриториальных экономических противоречий между советскими регионами в 1930-х – 1950-х гг. остается не изученным в историографии,

хотя источники указанного периода содержат немало информации такого рода.

О фактах ранних противоречий между советскими регионами можно с уверенностью судить исходя из событий середины 1920-х гг. Они были вызваны проблемой неравномерного территориального развития Советского Союза, когда большая часть производительных сил страны была сосредоточена в районах Центра и Юга (см. таблицу).

Из приведенных данных видно, что к 1925 г. только в черной металлургии от 76 до 79 % произведенной продукции выпускалось в западной части СССР; там же добывалось от 77 до 79 % угля¹; в районах Юга, Центра и Северо-Запада производилось 82 % металлоизделий². Для многих советских руководителей такое положение вещей выглядело недопустимым как по экономическим, так и по геостратегическим соображениям. С одной стороны, концентрация производств на западных территориях СССР препятствовала сбалансированному развитию экономики страны, тормозила широкомасштабную эксплуатацию гигантских природных ресурсов Урала, Сибири и Дальнего Востока, а с другой – расположение большей части производительных сил вблизи западных советских границ делало СССР уязвимым перед внешней агрессией.

Решение названных проблем предложили прежде всего представители советской экономико-географической школы. В работах Г.М. Кржижановского, Н.Н. Колосовского, П.Г. Журида, Н.Н. Баранского последовательно отстаивалась идея строительства экономического организма страны в виде серии эшелонированных с запада на восток самодовлеющих «промышленных комбинатов», основанных на сочетании взаимосвязанных производств полного промышленного цикла. Развитие таких экономических районов осуществлялось не только по взаимодополняющему, но и по взаимозаменяющему принципу (см., например, [7; 8, с. 171–172]). С экономической точки зрения это

Производство основных видов продукции черной металлургии по экономическим районам СССР в 1923/24 г.

Вид продукции	Единица измерения	Экономический район			Всего
		Юг	Центр	Урал	
Чугун	млн пуд.	211,81	14,27	70,65	296,73
	%	71	5	24	100
Сталь	млн пуд.	189,99	54,66	74,38	319,03
	%	60	17	23	100
Прокат	млн пуд.	158,70	44,17	53,12	255,99
	%	62	17	21	100

Рассчитано по: Народное хозяйство СССР за 1923–24 год (IV статистико-экономический ежегодник). М., 1924. С. 334.

¹ Рассчитано по: Народное хозяйство СССР за 1923/24 год (IV статистико-экономический ежегодник). М., 1924. С. 313.

² Рассчитано по: Там же. С. 339.

объяснялось необходимостью приблизить промышленные мощности к сырьевым месторождениям, снизить протяженность грузовых перевозок внутри страны и обеспечить всестороннее экономическое развитие в периферийных областях.

Первый шаг в этом направлении подразумевал строительство на востоке страны второй (после Донбасса, на Юге) угольно-металлургической базы – Урало-Кузнецкого комбината, что предусматривало перевод уральских промышленных предприятий с древесного угля на каменный, а также соединение каменноугольных копий Кузбасса с индустрией Урала благодаря организации магистрального сообщения между регионами (см., например, [9]). Две равноценные угольно-металлургические базы на Украине и Урале должны были снабжать металлургической продукцией западные и восточные районы страны, соответственно. Зоны ответственности обеих баз следовало разграничить «демаркационной линией», расставшей страну от западного берега Ладожского озера до северного берега Каспия, между устьями рек Урал и Эмба [10, с. 67].

Столь смелый и оригинальный проект не мог не навлечь на себя критику со стороны представителей металлургии Юга. Это было неизбежно хотя бы потому, что масштабное строительство на востоке требовало значительных материальных вложений, получить которые было возможно только в ущерб инвестициям в промышленность западных районов, в первую очередь Донбасса. Урало-кузнецкий проект неминуемо должен был отвлечь с Юга значительное количество высококвалифицированных инженерно-технических кадров, вынудить проектные и научные организации заниматься проблемами строительства на востоке (вместо того чтобы уделить это время Югу), отвлечь на себя (опять-таки от заводов Юга) внимание руководства профильных наркоматов и центрального правительства.

Ряд работников Госплана, ВСНХ и местных плановых организаций Украины выступили против урало-кузнецкого проекта. В их числе были такие известные экономисты и политики, как Г.Л. Пятаков, А.М. Гинзбург, С.В. Бернштейн-Коган, Я.Б. Диманштейн. В 1927 г. в «Трудах комиссии по металлу при Госплане УССР» профессор Я.Б. Диманштейн утверждал: «...[Н]е только Урало-Кузнецкий проект..., но и всякая концепция создания на Урале металлургии, работающей на сибирском топливе, представляется бесконечно вредной, как непроизводительная растрата национального капитала...» (цит. по: [11, с. 158]).

Для высшего советского руководства такая позиция была вполне ожидаемой и требовала жесткой корректировки. И.В. Сталин в своем письме В.М. Молотову от 12 июля 1925 г. весьма недвусмысленно заключал: «...[X]озорганы СССР наметили уже программу строительства новых заводов. Боюсь, что начнут строить в приграничных районах без учета ряда неблагоприятных в этом отношении фактов, и потом, если прозвезаем этот момент, невозможно бу-

дет исправить допущенные ошибки. Хотят, например, строить новые фабрики в Питере и Ростове, что нецелесообразно. Я думаю, что при выборе строительной программы следовало бы учесть... *географически-стратегическое положение новых заводов* (курсив мой. – М. М.). Наш основной тыл Урал, Поволжье... именно эти районы представляют наиболее удобный тыл для нас в случае военных осложнений. Поэтому именно в этих районах надо развивать промышленное строительство. Будет конечно давление с мест, но его надо преодолеть. Этот вопрос до того важен для нас, что следовало бы поставить его на Пленуме ЦК для преодоления *давления с мест* (курсив мой. – М. М.)» [12, с. 32–33].

Урало-кузнецкий проект идеально учитывал «географически-стратегическое положение новых заводов» в сталинском понимании. Предусматривая размещение экономики СССР по принципу автономных «промышленных комбинатов», он, с геополитической точки зрения, значительно повышал обороноспособность страны. Это означало, что если во время войны тот или иной промышленный район первой базы будет разрушен или оккупирован, его стратегические функции могут быть переложены на какой-либо тыловой район второй базы со сходной структурой экономики. Это был сильный довод для советской власти, находившейся в условиях «осажденной крепости» и вынужденной ориентировать свою экономическую политику на превращение СССР в независимый от внешних влияний, самодостаточный субъект мировой экономики.

В 1930 г. правительство сделало окончательный выбор в пользу строительства Урало-Кузнецкого комбината. Следуя установкам И.В. Сталина, принятое ЦК ВКП(б) постановление «О работе Уралмета» гласило: «Индустриализация страны не может опираться в дальнейшем только на одну южную угольно-металлургическую базу. Жизненно необходимым условием быстрой индустриализации является создание на Востоке второго основного угольно-металлургического центра СССР путем использования богатейших угольных и рудных месторождений Урала и Сибири. <...> Запасы уральских железных руд, превышающие 1 млрд. т, сочетание их с сибирскими и кизеловскими углями и лесными массивами, благоприятное географическое положение создают все необходимые предпосылки для развития на Урале технически передового, крупного комбинированного хозяйства, для превращения Урала в новый крупный металлургический центр» [13, с. 398]. Летом 1930 г. это решение было одобрено XVI съездом ВКП(б), подтвердившим необходимость «создания в ближайший период новой мощной угольно-металлургической базы в виде Урало-Кузнецкого комбината» (цит. по: [14, с. 194]). Началась активная работа по сдвигу индустрии страны на восток. «Давление с мест» было преодолено.

Урало-Кузнецкий комбинат был создан, и это положило начало заметному развитию советских восточных территорий. К 1940 г. удельный вес Вос-

тока СССР по добыче угля вырос до 36 %, стали – до 32 %, чугуна – до 29 % и проката – до 32 %³. Следует учесть, что названный рост происходил на фоне развития производства в старых, западных промышленных районах.

В тяжелейших условиях 1941–1945 гг., после гитлеровской оккупации Украины, роль восточных территорий, особенно Урала, в общесоюзной экономике необыкновенно возросла. Урал стал главным поставщиком металлургической продукции в СССР. В 1942–1944 гг. на его долю приходилось от 83 до 93 % всей добываемой в стране руды. Уральская черная металлургия за годы войны увеличила выпуск чугуна на 58 %, стали – на 56 %, проката – на 57 %, стальных труб – на 430 %. Доля названных видов продукции в общесоюзном производстве к 1945 г. составила соответственно 58,1 %, 53 %, 51,6 %, 65,1 %. На Урале было сконцентрировано от 85 до 100 % всех металлургических агрегатов, введенных в строй на востоке СССР за годы войны [15, с. 161]. Урал оказался монополистом в производстве алюминия, никеля, кобальта, поставлял значительную долю электролитического цинка, кадмия, марганца и хрома.

Возникло стремление закрепить этот вызванный экстремальными условиями войны «восточный сдвиг», превратить его в долговременную тенденцию. Аргументы сторонников дальнейшего развития индустрии на Урале оказались направлены против восстановления металлургии Юга в довоенном виде. В 1943 г., после коренного перелома в Великой Отечественной войне, перед советскими экономистами встала проблема восстановления территорий, освобожденных от оккупации. Наиболее остро она стояла в отношении Донбасса (первой угольно-металлургической базы СССР). В Архиве Российской академии наук содержится любопытная стенограмма заседания Комиссии АН СССР по мобилизации ресурсов Урала, Западной Сибири и Казахстана для обороны страны (Комиссия Комарова) от 28 октября 1943 г. На заседании обсуждались проблемы восстановления Донбасса. Причем большинство участников заседания были обеспокоены перспективой активного восстановления индустрии Украины как фактора, способного отвлечь крупные капитальные вложения от промышленности восточных территорий.

Участник заседания А.И. Ноткин прямо заявлял, что в вопросе Украины следует «не идти слепо за стихией восстановления», но дать «рациональную схему этого восстановления». Он пытался обосновать свою позицию: «Речь идет не о восстановлении предприятий, а продукции. Страна давала такую-то продукцию и она будет давать такую же продукцию через некоторый период после окончания войны»⁴. А.И. Ноткин предостерегал: «Потребуется огромное количе-

ство стройматериалов, рабсилы и новых капвложений для того, чтобы восстановить Донецкую промышленность. Вопрос заключается в том, чтобы найти рациональную схему размещения вложений между Востоком и Югом. ...Восток не может быть брошен»⁵. Куда более резко высказался один из разработчиков урало-кузнецкого проекта Н.Н. Колосовский: «Мне кажется, что довоенный Донбасс отнюдь не представляет собой образец экономических и технических достижений, что внутренняя структура Донбасса являла картину огромной растраты труда народно-хозяйственного в различных отраслях, благодаря некомпетентности этого хозяйства»⁶.

Совещание поставило под сомнение саму необходимость восстановления несырьевых отраслей промышленности на Юге: «А, если до войны Юг завозил те машины, которые могут быть произведены на Урале и Западной Сибири и которые могут обеспечить тот объем хозяйства который мы намечаем [...], то какой смысл затрачивать на развитие машиностроения Юга те средства, которые могли бы пойти на восстановление сырьевых отраслей [?]»⁷. Другие участники совещания предпочли прибегнуть к более осторожному выражению, но общее мнение сводилось к тому, что целесообразность восстановления индустрии разрушенного оккупантами Донбасса в довоенном масштабе и в прежних пропорциях сомнительна, в то время как различные отрасли индустрии на востоке уже получили мощное развитие, и «[я]сное дело, что мы должны развернуть все эти отрасли и забрасывать их нельзя»⁸.

Участники совещания едва ли выражали мнение советского правительства относительно послевоенной судьбы Донбасса. Совершенно очевидно, что их выступления явно шли вразрез с позицией правительства УССР по этому вопросу. Тем не менее приведенные материалы совещания Комиссии Комарова свидетельствуют о начале нового витка серьезной конкуренции между промышленными районами Донбасса и Востока (в первую очередь, Урало-Кузбасса), о конфликте двух регионов за ресурсы, капиталовложения, внимание правительства.

На местах конкуренция Урала и Юга проявилась в первую очередь в стремлении уральских руководителей препятствовать оттоку (в основном в рамках реэвакуации) рабочей силы на Донбасс. Так, в 1947 г. главный инженер Челябэнерго С.П. Турусинов отмечал, что на Юге в 3 раза, а в Центре в 2 раза больше специалистов, чем на Урале. Решение проблемы Турусинов видел в прекращении реэвакуации ценных специалистов: «[П]ускай они едут по вольному найму, не следует давать им подъемные»⁹. Уральское руководство также находило чрезмерным отток на Донбасс специ-

⁵ Там же. Л. 16 об.

⁶ Там же. Л. 19.

⁷ Там же. Л. 15 об.

⁸ Там же. Л. 16 об.

⁹ Центр документации общественных организаций Свердловской области (ЦДООСО). Ф.4. Оп. 41. Д.144. Л. 158.

³ Рассчитано по: Угольная промышленность СССР за 50 лет. Стат. справочник. М., 1968. С. 16, 24, 25, 28–29; Промышленность СССР. Стат. сб. М., 1957. С. 112–114.

⁴ Архив РАН. Ф. 666. Оп. 1. Д. 50. Л. 15 об.

алистов в области машиностроительной промышленности и металлургии¹⁰.

Другим поводом для конкуренции Урала с районами Запада стала борьба за внимание научно-проектных организаций, их участие в освоении новых мощностей. Так, главный инженер ТЭЦ Богословского алюминиевого завода Опильский осенью 1946 г. сетовал: «В период Отечественной войны у нас был целый ряд научно-исследовательских организаций, как Оргстрой, ЦКТИ, часть ВТИ, Оргэнерго и другие, которые способствовали освоению новых энергетических мощностей. Абсолютное большинство этих организаций сейчас выехали с Урала, и на Урале в настоящее время мало кто занимается освоением новых мощностей»¹¹.

Острой была конкуренция за ресурсы. На межрегиональное противостояние обращал внимание нарком танковой промышленности В.А. Малышев: «[Первый секретарь Челябинского обкома Н.С.] Патолычев и [второй секретарь Л.С.] Баранов навалились, им удобно в государственный мешок запускать руку. Тракторных запчастей [на] 430 тысяч [рублей] дали сверх плана *Челябинской области*, когда всем другим, освобожденным от немцев дали на 1400 тысяч рублей (курсив мой. – М. М.)» (цит. по: [2, с. 404]).

Межрегиональные противоречия, как свидетельствуют материалы архивов, имелись и между Уралом и Северо-Западом (г. Ленинград). Такая ситуация возникла в ходе попыток осуществления урало-печорского проекта (см. [16]). Выдвигавшийся с 1942 г. проект был инициирован первым секретарем Свердловского обкома В.И. Недосекиным¹² (по настоянию секретаря по черной металлургии А.Б. Аристов) (см. [17, с. 4, 23]) и поддержан представителями Молотовского обкома ВКП(б) (см. [18, с. 322–323, 370]). Его суть сводилась к разделению Урало-Кузнецкого комбината на самостоятельные территориально-промышленные комплексы полного металлургического цикла в Сибири и на Урале. При этом предполагалась переориентация металлургии Урала с западносибирских коксующихся углей на снабжение региона топливом из Печорского угольного бассейна. Для осуществления этого проекта необходимо было построить Урало-Печорскую магистраль, которая соединяла бы Северный и Средний Урал [16, с. 179].

21 октября 1948 г. соображения В.И. Недосекина были рассмотрены заместителем председателя Совмина СССР Г.М. Маленковым¹³. Свое согласие с проектом выразили все отраслевые министры: 20 октября – Министерство лесобумажной промышленности, 26 октября – Министерства металлургии и угольной промышленности восточных районов, 12 ноября – Министерство путей сообщения¹⁴. Однако возражения

против строительства поступили со стороны Госплана. Последний 16 ноября 1948 г. настаивал на сосредоточении усилий на достройке существующей Печорской железной дороги (была построена в декабре 1941 г.) с переоборудованием ее в двухпутную магистраль на всем протяжении для снабжения печорскими углями промышленности районов Севера и Северо-Запада¹⁵. Немедленное строительство Урало-Печорской магистрали, по мнению Госплана, «привело бы лишь к распылению строительных ресурсов и не обеспечило бы ни своевременной достройки Печорской магистрали, ни ввода в действие Урало-Печорской железной дороги»¹⁶.

Протест Госплана против строительства магистрали интересен с учетом того факта, что в представленном в ЦК ВКП(б) и Совмин СССР докладе Госплана СССР «О предварительном проекте генерального хозяйственного плана СССР на 1946–1965 гг.» целый раздел был посвящен «[с]оединению Печорского угольного бассейна с Северным Уралом»¹⁷. Отмечалось, что печорские угли до сих пор употреблялись только на Европейском Севере и Северо-Западе, так как Печорский бассейн был связан пока с этими районами единственной Северо-Печорской железной дорогой. Между тем по ряду экономических, особенно транспортных показателей использование печорских коксующихся углей на Урале имело даже существенное преимущество по сравнению с Северо-Западом. В первую очередь, это выражалось в географической близости Печорского бассейна к Среднему Уралу. Расстояние между ними было примерно в 2 раза меньше, чем от Печоры до Северо-Запада или от Кузбасса до Урала¹⁸.

И все же в 1948 г. Госплан СССР, несмотря на приведенные доводы, выступил против сооружения железной дороги между Печорой и Уралом в пользу модернизации Северо-Печорской дороги, соединявшей Печорский угольный бассейн с Севером и Северо-Западом. Причины, по которым Госплан отдал предпочтение Северо-Западу, были связаны с проблемой функционирования промышленности г. Ленинграда.

Любопытные сведения сообщает на этот счет А.А. Адамеску: «Весной 1948 г. рассматривался важный для послевоенного развития вопрос о выполнении поручений правительства по подготовке программы перестройки ленинградской промышленности. Отмечалось, что до создания собственной топливно-энергетической базы должно быть ограничено развитие промышленности города, в первую очередь несложных – химической и текстильной, чтобы сохранить Ленинград как центр квалифицированного машиностроения, а также приборостроения и судостроения. В связи с этим объем промышленной продукции предусматривалось оставить на довоенном уровне. *Намечалось*

¹⁰ Документы об этом см.: ЦДООСО. Оп. 41. Д.211. Л.16–19; Оп. 43. Д.143. Л. 42–43, Л. 95; Д.144. Л. 174–175.

¹¹ Там же. Оп. 41. Д. 137. Л. 115.

¹² Там же. Д. 218. Л. 50–55.

¹³ Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф.17. Оп. 134. Д. 425. Л. 108–114.

¹⁴ Там же. Л.115, 116, 117, 118.

¹⁵ Там же. Л. 119–120.

¹⁶ Там же. Л. 120.

¹⁷ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 4372. Ф.96. Д.239. Л. 28–35.

¹⁸ Там же. Л. 35.

также подготовить доклад и проект постановления об ускорении строительства Череповецкого металлургического завода для обеспечения металлом ленинградской промышленности (курсив мой. – М.М.)» [19, с. 276–277]. Северо-Печорская магистраль снабжала именно Череповецкий металлургический комбинат. Отказ от строительства Урало-Печорской железной дороги был продиктован именно интересами промышленности г. Ленинграда, желанием Госплана сохранить город «как центр квалифицированного машиностроения». Скорее всего, большую роль в принятии такого решения сыграл тот факт, что в 1948 г. во главе Госплана стоял выходец из Ленинграда – Н.А. Вознесенский, близкий к ленинградской политической группировке (в 1949 г. он был арестован и казнен по так называемому ленинградскому делу) [20, с. 98–112].

В современной историографии определенное освещение уже получили межрегиональные противоречия и споры за приоритеты развития в 1920-х гг. Борьба за территориально-экономические ресурсы между Уралом и Сибирью в период кампании по районированию рассмотрена в работах К.И. Зубкова [21; 22]. Английским историком Дж. Харрисом довольно подробно прослежены перипетии дебатов и конкурентной борьбы между Уралом и Украиной за капиталовложения в период разработки первого пятилетнего плана [23]. Приведенный нами материал позволяет сделать вывод о том, что даже в 1930–1940-е гг., в условиях жесткой сталинской диктатуры, межрегиональная конкуренция сохранялась. Можно с уверенностью говорить о прямой конкуренции двух важнейших промышленных регионов страны – Донбасса и Урала. Более того, для этих регионов можно даже проследить несколько фаз такого противостояния. Довоенное сопротивление представителей промышленности Юга строительству Урало-Кузнецкого комбината сменялось стремлением сторонников урало-кузнецкого проекта поставить под сомнение необходимость полномасштабного восстановления промышленности освобожденной Украины в конце войны, а также послевоенным соперничеством уральских областей с западными районами (особенно Донбассом) за сохранение квалифицированной рабочей силы, ресурсов, научно-проектных организаций, за внимание центральных министерств и ведомств. Во второй половине 1940-х гг. проявилась конкуренция Урала и Северо-Запада (Ленинград).

Между тем природа, характер и формы межрегиональной конкуренции в 1930-х – 1940-х гг. по сравнению с 1920-ми гг. изменились: если в 1920-е гг. наблюдалось прямое соперничество регионов за приоритетное внимание центра на старте политики индустриализации, то в 1930–1940-е гг. конкуренция регионов СССР носила уже более скрытый, но вполне системный характер, будучи отражением издержек и противоречий ведомственных подходов в системе управления экономикой. Необходимо дальнейшее изучение этой проблемы применительно ко всему советскому периоду и в более широком региональном разрезе.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ермолов А.Ю. Государственное управление военной промышленности в 1940-е годы: танковая промышленность. СПб.: Алетей, 2013. 408 с.
2. Ермолов А.Ю. За фасадом сверхцентрализации: влияние борьбы ведомств за конверсию и реконверсию в СССР в середине 1940-х гг. // Экономическая история: Ежегодник. 2013. М.: Политическая энциклопедия, 2014. С. 390–402.
3. Ермолов А.Ю. Из Наркомсредмаша в Наркомтанкпром, из Наркомтанкпрома в Минтрансмаш: опыт реформирования управления отраслью // Танкпром-3: презентация проектов: сб. науч. ст. Нижний Тагил: АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод», 2016. С. 22–27.
4. Мухин М.Ю. Финансовые взаимоотношения советских ВВС и Наркомата авиационной промышленности СССР в 1941–1945 гг. // Российская история. 2015. № 1. С. 46–53.
5. Dunmore T. The Stalinist Command Economy: The Soviet State Apparatus and Economic Policy 1945–53. New York: Macmillan Press, 1980. 180 p.
6. Harrison M. Soviet Planning in Peace and War, 1938–1945. Cambridge: Cambridge University Press, 1985. 315 p.
7. Колосовский Н.Н. Уральская область и Башкирская АССР. М.: Гос. изд-во, 1929. 62 с.
8. Кржижановский Г.М. Пятилетний план народнохозяйственного строительства СССР // Избранное. М.: Госполитиздат, 1957. С. 261–305.
9. Урало-Кузбасс: от замысла к реализации: сб. статей и документов. Екатеринбург: ИИиА УрО РАН, 2010. 400 с.
10. Колосовский Н.Н. Будущее Урало-Кузнецкого комбината. М.; Л.: Госссоюзэкономиздат, 1932. 138 с.
11. Казанский Н.Н. Поборник освоения восточных районов Сибири Николай Николаевич Колосовский // География и природные ресурсы. 2007. № 1. С. 157–164.
12. Письма И.В. Сталина – В.М. Молотову, 1925–1936 гг.: сб. док. М.: Россия молодая, 1995. 303 с.
13. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 8-е изд. М., 1970. Т. 4: 1927–1931 гг. 581 с.
14. Комар И.В. Урал. Экономико-географическая характеристика. М.: Изд-во АН СССР, 1959. 368 с.
15. Запарий В.В. Металлургия Урала в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // Модернизационные процессы в металлургии Урала XVII–XXI вв. Екатеринбург: ИИиА УрО РАН, 2006. С. 160–195.
16. Михеев М.В. Урал – Печора: несостоявшийся проект территориальной реорганизации советской экономики // ЭКО. 2015. № 10. С. 172–183.
17. Аристов А.Б. Незабываемое // Урал. 1981. № 5. С. 3–32.
18. Труды конференции по изучению производительных сил Молотовской области. 25 ноября – 1 декабря 1945 г. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1947. Т. 1. 392 с.
19. Планирование размещения производительных сил СССР. Осуществление политики КПСС на этапах социалистического строительства. М.: Экономика, 1985. Ч. 1. 304 с.
20. Хлевнюк О.В., Горлицкий Й. Холодный мир: Сталин и завершение сталинской диктатуры. М.: РОССПЭН, 2011. 231 с.
21. Зубков К.И. Между Уралом и Сибирью: Тобольский Север в фокусе межрегионального соперничества начала 1920-х гг. // Тобольск научный – 2016: Материалы XIII Всерос. науч.-практ. конф. (с международным участием) (г. Тобольск, 10–11 ноября 2016 г.). Тобольск: Принт-Экспресс, 2016. С. 213–216.
22. Зубков К.И. Территориальные споры в ходе районирования Урала и Сибири (начало 1920-х гг.): геополитика в региональном интерьере // Гуманитарные науки в Сибири. Серия: Отечественная история. 2008. № 2. С. 62–65.
23. Harris J.R. The Great Urals: Regionalism and the Evolution of the Soviet System. Ithaca; L.: Cornell University Press, 1999. 235 p.

REFERENCES

1. Ermolov A.Y. State management of military industry in the 1940s: tank industry. St.-Petersburg: Aletejya, 2013, 408 p. (In Russ.)
2. Ermolov A.Y. Behind the facade of centralization: the impact of agencies combating concersion and reconversion in the USSR in the mid-1940s. *Ekonomicheskaya istoriya: Ezhegodnik. 2013*. Moscow: Politicheskaya ehntsiklopediya, 2014, pp. 390–402. (In Russ.)
3. Ermolov A.Y. From Narkomsredmash to Narkomtankprom from Narkomtankprom to Mintransmash: the industry experience of management reform. *Tankprom-3: prezentatsiya proektov: sb. nauch. st.* Nizhniy Tagil: Nauchno-proizvodstvennaya korporatsiya Uralvagonzavod, 2016, pp. 22–27. (In Russ.)
4. Mukhin M.Y. Financial relations of the Soviet People's Commissariat of the Air Force and the aviation industry of the USSR in 1941–1945. *Rossiyskaya istoriya*. 2015, no. 1, pp. 46–53. (In Russ.)
5. Dunmore T. The Stalinist command economy: the Soviet state apparatus and economic policy 1945–53. N.Y.: Macmillan Press, 1980, 180 p.
6. Harrison M. Soviet planning in peace and war, 1938–1945. Cambridge: Cambridge University Press, 1985, 315 p.
7. Kolosovskii N.N. Ural region and the Bashkir Autonomous Soviet Socialist Republic. Moscow: Gosudarstvennoe izd-vo, 1929, 62 p. (In Russ.)
8. Krzyzanowski G.M. The five-year plan for national economic construction in the USSR. *Izbrannoe*. Moscow: Gospolitizdat, 1957, pp. 261–305. (In Russ.)
9. Ural-Kuzbass: from concept to realization: articles and documents collection. Ekaterinburg: IliA UrO RAN, 2010, 400 p. (In Russ.)
10. Kolosovskii N.N. The future of the Ural-Kuznetsk Combine. Moscow; Leningrad: Gossochekhoomizdat, 1932, 138 p. (In Russ.)
11. Kazanskii N.N. A devotee of Siberia eastern regions development Nikolai Nikolaevich Kolosovsky. *Geografiya i prirodnye resursy*. 2007, no. 1, pp. 157–164. (In Russ.)
12. Stalin's letters to V.M. Molotov, 1925–1936: documents collection. Moscow: Rossiya molodaya, 1995, 303 p. (In Russ.)
13. The CPSU in resolutions and decisions of congresses, conferences and central committee plenums. 8th ed. Moscow, 1970, vol. 4, 1927–1931, 581 p. (In Russ.)
14. Komar I.V. Urals. Economic and geographic characteristics. Moscow: Izd-vo AN SSSR, 1959, 368 p. (In Russ.)
15. Zaparii V.V. Urals metallurgy in the Great Patriotic War of 1941–1945. *Modernizatsionnye protsessy v metallurgii Urala XVII–XXI vv.* Ekaterinburg: IliA UrO RAN, 2006, pp. 160–195. (In Russ.)
16. Mikheev M.V. Ural–Pechora: the failed project of the territorial reorganization of the Soviet economy. *EKO*. 2015. no. 10, pp. 172–183. (In Russ.)
17. Aristov A.B. Unforgettable. *Urals*. 1981, no. 5, pp. 3–32. (In Russ.)
18. Proceedings of the conference on the studying of productive forces of Molotov region. November 25 – December 1, 1945. Moscow; Leningrad: Izd-vo AN SSSR, 1947, vol. 1, 392 p. (In Russ.)
19. Planning the USSR productive forces placement. Implementation of the CPSU policy at the socialist construction stages. Moscow: Ekonomika, 1985, vol. 1, 304 p. (In Russ.)
20. Khlevnyuk O.V., Gorlitzkii J. Cold World: Stalin and the end of Stalin's dictatorship. Moscow: ROSSPEN, 2011, 231 p. (In Russ.)
21. Zubkov K.I. Between the Urals and Siberia: Tobolsk North in the focus of interregional rivalry of early 1920s. *Tobolsk nauchnyj – 2016: Materialy XIII vseros. nauch.-prakt. konf. (s mezhdunarodnym uchastiem) (g. Tobolsk, 10–11 noyabrya 2016 g.)*. Tobolsk: Print-Ehkspres, 2016, pp. 213–216. (In Russ.)
22. Zubkov K.I. Territorial disputes in the course of zoning the Urals and Siberia (early 1920s): geopolitics in the regional interior. *Gumanitarnye nauki v Sibiri. Seriya: Otechestvennaya istoriya*. 2008, no. 2, pp. 62–65. (In Russ.)
23. Harris J.R. The Great Urals: Regionalism and the Evolution of the Soviet System. Ithaca: Cornell University Press, 1999, 230 p.

Статья принята
редакцией 19.01.2017