

Деятельность плановых органов по развитию отраслей народного хозяйства Сибири в период I–VI пятилеток

Е.А. Ахтамов^{1а}, А.Н. Лукин^{1б}, Ю.В. Рябов^{1,2с}

¹ Сибирский федеральный университет, пр. Свободный, 79, Красноярск, Россия

² Красноярский государственный аграрный университет, пр. Мира, 90, Красноярск, Россия

^а akhtamov@gmail.com, ^б anton.lukin@mail.ru, ^с ryabov.yu@gmail.com

Статья поступила 03.11.2020, принята 10.12.2020

На примере развития транспортной, энергетической и военно-промышленной отраслей народного хозяйства в статье рассмотрена роль плановых органов в экономическом развитии Сибири, Красноярского края. Авторами проанализированы проблемы становления и развития экономики СССР, методологические подходы и дискуссии о путях развития народного хозяйства, преобразования органов планирования и управления в связи с изменяющимися потребностями отраслей народного хозяйства. В результате делается вывод о том, что работа плановых органов заложила основы становления Восточной Сибири в целом и Красноярского края в частности как развитого гидроэнергетического, энерго- и военно-промышленного региона страны.

Ключевые слова: плановые органы; энергетическая и транспортная отрасли народного хозяйства; военно-промышленный комплекс; гидроэлектростанции; железная дорога; Восточная Сибирь; Красноярский край.

Activities of planning authorities for the development of branches of the national economy of Siberia during the period of I-VI five-year plans

E.A. Akhtamov^{1a}, A.N. Lukin^{1b}, Yu.V. Ryabov^{1,2c}

¹ Siberian Federal University; 79, Svobodny Ave., Krasnoyarsk, Russia

² Krasnoyarsk State Agrarian University; 90, Prospect Mira, Krasnoyarsk, Russia

^а akhtamov@gmail.com, ^б anton.lukin@mail.ru, ^с ryabov.yu@gmail.com

Received 03.11.2020, accepted 10.12.2020

On the example of the development of the transport, energy and military-industrial sectors of the national economy, the article examines the role of planning authorities in the economic development of Siberia and the Krasnoyarsk territory. The problems of the formation and development of the USSR economy, methodological approaches and discussions on the ways of developing the national economy, transforming planning and management bodies in connection with the changing needs of the branches of the national economy have been analyzed. As a result, it is concluded that the work of the planning authorities laid the foundations for the formation of Eastern Siberia in general and the Krasnoyarsk territory in particular as a developed hydropower, energy and military-industrial region of the country.

Keywords: planning authorities; energy and transport sectors of the national economy; military-industrial complex; hydroelectric power plants; railway; Eastern Siberia; Krasnoyarsk territory.

Энергетическая отрасль. Плановым органам принадлежит ключевая роль в развитии народного хозяйства СССР. В годы первых пятилеток, в соответствии с планом развития страны, приоритет отдавался тяжелой промышленности. В этот период в Сибири были заложены основы энергетической отрасли и оборонно-промышленного комплекса, значительное развитие получил железнодорожный транспорт.

В 1920–1921 гг. предтечей Госплана стала Государственная комиссия по электрификации

России, созданная при электроотделе ВСНХ для разработки плана электрификации Советской России.

Планом ГОЭЛРО было намечено за короткий срок (10–15 лет) удвоить выпуск промышленной продукции в стране по сравнению с 1913 г. и увеличить ее примерно в 14 раз по сравнению с 1920 г. В плане также предусматривалось комплексное развитие народного хозяйства на основе электрификации и определялись направления развития экономики советской страны.

Для контроля за выполнением плана ГОЭЛРО и «разработки единого общегосударственного хозяйственного плана» 22 февраля 1921 г. декретом СНК РСФСР при Совете труда и обороны была создана Государственная общеплановая комиссия [1, с. 161, 162], возложившая на Госплан, в числе прочих, обязанность разработки единого общегосударственного хозяйственного плана, а также способов и порядка его осуществления.

Следует отметить, что план ГОЭЛРО стал первым единым государственным перспективным планом, в котором были применены научные методы планирования. Известная фраза В.И. Ленина, в сокращенном виде представленная как «коммунизм есть советская власть плюс электрификация всей страны», в сущности, предопределила методологию составления самого плана, в котором электрификация выступала основой развития промышленности, сельского хозяйства и роста производительности труда.

Также план ГОЭЛРО содержал балансовые расчеты выработки электроэнергии и добычи необходимого для этих целей топлива, производства оборудования, строительных материалов и другой продукции.

В период составления генерального плана предметом бурных дискуссий стало противоборство двух методологических подходов: «генетического» (Н.Д. Кондратьев), направленного на анализ существующих проблем, а затем поиск путей их решения, и «телеологического» (В.А. Базаров, В.Г. Громан), в основе которого лежала сразу цель, для осуществления которой уже изыскивались средства. Несмотря на то, что телеологический подход был позже отвергнут как «антимарксистский», сочетание его с генетическим является вполне осуществимым и жизнеспособным.

Сам период подготовки единого общегосударственного плана дал возможность зародиться, как писал С. Третьяков в своей книге «Страна А-Е» [2], «...новому, нигде, кроме нас, в мире несуществующему чувству "плановой реальности" <...> Раз мы решили, что завод будет, значит, он уже есть».

Осуществление же плана ГОЭЛРО потребовало также решить вопрос экономического районирования страны, в том числе и выделения Сибири в самостоятельную административную единицу. Так, в 1925 г. взамен Алтайской, Енисейской, Ново-Николаевской, Омской, Томской и Иркутской губерний был образован новый Сибирский край [3]. Вскоре после этого, 1 июня 1921 г., постановлением Сибревкома была образована Сибирская плановая комиссия (Сибплан), в состав которой вошли комиссия по электрификации Сибири (ГОЭЛРО) и статистическое отделение Сибпромбюро ВСНХ. В декабре 1925 г. функции были переданы Сибирской краевой плановой комиссии

(Сибкрайплан) с подразделениями в округах. С 1930 г. на основе Сибкрайплана были созданы Западно-Сибирская и Восточно-Сибирская краевые плановые комиссии.

С самого начала работ по осуществлению плана ГОЭЛРО велись активные обсуждения перспектив использования энергетического потенциала Ангаро-Енисейского региона, в особенности гидравлического. Уже в 1920 г. инженером А.А. Вельнером были сделаны предположения о низкой себестоимости энергии сибирских рек, вследствие которой станет возможным развитие энергоемких производств: электрометаллургии и электрохимии. При этом отмечалось, что масштаб изысканий, планируемых работ и размер их финансирования «слишком грандиозен» [4, с. 5].

При всей невозможности немедленного использования гидроэнергетического потенциала Ангаро-Енисейского региона, в плане ГОЭЛРО Ангара была охарактеризована как река, обладающая «колоссальными запасами энергии, пользование которыми в установках большого масштаба не может не отразиться на экономической жизни Западной Сибири. Бассейн Ангары богат золотом, разными рудами и всякими вообще полезными ископаемыми и по своим богатствам принадлежит к наиболее ценным районам Сибири» [5, с. 237].

В 1921 г. начал свою работу VIII Всероссийский электротехнический съезд об электрификации районов. В постановлении съезда был отмечен слабый уровень исследования энергопромышленного потенциала Сибири, а также поставлена задача по разработке плана и сооружению энергетических установок средней и малой мощности. Для обмена опытом между специалистами подчеркивалась важность более тесного контакта «между сибирской группой Госплана и Сибирской комиссией по электрификации для взаимной информации и своевременного согласования как планов работы, так и их осуществления» [5, с. 222].

С 1927 г. в составе Главного электротехнического управления ВСНХ СССР был организован Государственный энергостроительный трест (Энергострой), до этого времени разработка проектов гидроэлектростанций велась разрозненными проектными группами и техническими отделами строительства той или иной ГЭС.

В 1930 г. по обращению Сибкрайисполкома академиком И.Г. Александровым был подготовлен план комплексных изысканий по ангарской проблеме [6, с. 30], положивший начало систематизированным исследованиям Ангаро-Енисейского бассейна, сосредоточенным под единым управлением.

4 февраля 1930 г. президиум Госплана СССР принял резолюцию по докладу Сибкрайплана, которая признала «правильными предположения Сибплана о подготовке в первую очередь двух но-

вых энергетическо-индустриальных баз <...> – Минусинской и Ленско-Байкальской», а также отметила «наличие в Сибкрае и на Дальнем Востоке свыше 80 % запасов энергии в Союзе в высококачественных и дешевых ее формах» [7, с. 2]. Тогда же прозвучала концепция развития Сибири одновременно как сырьевого дополнения к индустриальной части СССР и как самостоятельного индустриального центра одновременно, «в гармоническом их сочетании» [7, с. 35]. Были отмечены перспективы развертывания Минусинского района как одного из мощных районов металлургического производства Сибири. В очередной раз подчеркивалось наличие в Сибири «исключительных запасов дешевой энергии в виде ископаемых углей и воды», на основе которых намечалась обширная программа электрификации края с доведением общей мощности гидроэлектростанций к 1937–1938 гг. до 4 200 тыс кВт и выработкой энергии в 27 000 млн кВт·ч. Задачу электроснабжения Сибирского края предполагалось решить путем строительства сети районных электроцентралей, которых к 1937–1938 гг. планировалось установить до 14 штук общей мощностью 3 985 тыс кВт, включая запланированные Ачинскую, Красноярскую, Канскую и Минусинско-Хакасскую [8, с. 68]. По мере надобности планировалось также строительство гидроэлектростанций, для чего требовались дополнительные изыскания. Предварительные же мощности водных источников оценивались в следующих цифрах: Ангарских – 3 155 тыс. кВт, Енисейских – 376 тыс. кВт.

В том же году возникает спор между условными «енисейцами» (красноярцами) и «ангарцами» (иркутянами) за первенство энергетического освоения. На стороне первых межрегиональная программа Урало-Кузбасса, предполагавшая объединение сил Урала и Западной Сибири, а также более обжитой район. На стороне «ангарцев» – более плодотворная, а значит, несущая больший гидроэнергетический потенциал р. Ангара и естественный регулирующий бассейн – Байкал, а также обширные лесные массивы и залежи угля [9, с. 328].

Организованный Сибирским краевым комитетом ВКП(б) в 1931 г. Восточно-Сибирский научно-исследовательский съезд объединил имеющиеся к тому моменту наработки и результаты изысканий, результатом стали дополненный перечень полезных ископаемых и уточненные объемы их предполагаемых залежей.

Среди делегатов съезда развернулась ожесточенная дискуссия – как и в прошлом году, возникло два лагеря, теперь уже «тепловиков» и «гидровиков». Первые отстаивали главенство теплофикации и газификации планируемых производств в силу более быстрой разработки угольных

месторождений по сравнению с возведением ГЭС; аргументом второй была дешевая гидравлическая энергия. Победителем спора стали «гидровики» – один из участников съезда, А.Л. Самойлов, выразил в своем докладе их общую позицию: «Работу вокруг Ангары надо сделать электрическим знаменем эпохи, и Ангара должна стать союзной проблемой и войти в союзный план» [10, с. 56]. Тепловые станции же были охарактеризованы как «затычка, необходимая на первое время, до той поры, пока наступит возможность индустриализовать край полностью» [11].

В целом съезд окончательно разрушил все еще бытовавшее в то время представление о бедности природных ресурсов Восточной Сибири, а также наметил перспективы и задачи дальнейших исследований энергетической проблемы Ангары.

Используя материалы съезда, В.М. Малышев составил новую программу проектно-изыскательских работ по освоению территорий бассейна Ангары. К исследованиям были привлечены Иркутская организация Ангарстроя, Восточно-Сибирское проектно-исследовательское бюро, биолого-географический факультет Иркутского государственного университета, а также Иркутская магнитно-метеорологическая станция. Результатом исследований стали около 500 млн т открытых месторождений железных руд и руд цветных металлов [12].

В марте-апреле 1932 г. на I Всесоюзной конференции по размещению производительных сил СССР в свете изучения Ангаро-Енисейской проблемы были подведены итоги работ предыдущего года. В ходе работы конференции была составлена научно обоснованная гипотеза промышленного развития Ангаро-Енисейского региона.

В 1932 г. в отчетной работе «Природное хозяйство Восточно-Сибирского края» для сектора сельского хозяйства Восточно-Сибирской краевой плановой комиссии В.Н. Шерстобоев отмечал, что в пределах Восточной Сибири сосредоточено до 66 % гидроэлектроэнергии стоимостью меньше копейки за 1 кВт·ч.

Также Восточная Сибирь характеризовалась как основной район энергоемкой качественной цветной металлургии [13], содержащий ряд редких элементов, имеющих исключительное оборонное значение. Подчеркивалась важность освоения для судоходства линии Селенга – Байкал – Ангара – Енисей – океан и расширения возможных авиаперелетов дальнего следования, которые «свяжут гигантскими трансконтинентальными магистралями “заколдованные” пространства, вскроют массивы приленской и приангарской тайги, прорежут важнейшие энергетические (Братск, Падун), слюдяные (Мана), золотые (Бодайбо, Алан) районы и откроют ряд рек, не используемых в настоящее время (Лена, Витим,

Олекма, Алдан, Мая, Пит, Пяси́на, Хатанга и Средняя и Нижняя Тунгуски)».

Объяснительная записка к II пятилетнему плану развития народного хозяйства по разделу «Энергетические ресурсы Восточно-Сибирского края» в том же году подтверждала важное значение и уникальный характер региона. Отмечалось, что «плановость в развитии СССР позволяет осуществить индустриальное будущее края в соответствии с его природными богатствами» [14].

В 1934 г. Гидроэнергопроектом под руководством профессоров В.М. Мальшева и Н.Н. Коловского была составлена схема использования Ангары [15, л. 6], предусматривающая возведение каскада из шести ГЭС, в числе которых станция ниже Братска в Падунском ущелье, а также ниже Кежмы и Богучан. Завершался каскад седьмой ГЭС на Енисее у д. Бурмакиной.

Суммарная мощность шести плотин должна была составить 9 млн. кВт·ч. с выработкой 62 млрд кВт·ч*ч электроэнергии в год [16, л. 7].

Кроме огромных запасов дешевой энергии Ангары, был отмечен большими запасами дешевого тока и Енисей, где намечалась гидроустановка у Красноярска с напором 60 м, а также у с. Атамновского с напором 25 м.

Перед научно-исследовательскими организациями края была поставлена задача развертывания исследовательской работы с тем, чтобы в начале III пятилетнего плана приступить непосредственно к строительству ГЭС на Ангаре и новых предприятий-потребителей электроэнергии.

7 декабря 1934 г. вышло постановление Президиума ВЦИК, согласно которому разукрупнились Западно-Сибирский и Восточно-Сибирский края и образовывался Красноярский край.

К 1935 г. Ангарбюро имело в своем распоряжении гидрологические, геологические, геодезические данные, достаточные для начала проектировочных работ. Результаты исследований в объеме 23 томов были представлены в экспертную комиссию Госплана. После тщательного изучения материалов и заслушивания докладов представителей проектирующих организаций была установлена следующая очередность работ:

- 1) строительство Байкальской ГЭС и связанно-го с ней Байкало-Черемховского промышленного комплекса;
- 2) использование прочих ресурсов Ангары;
- 3) окончание работ по техническому проектированию не позднее весны 1938 г. [10, с. 79].

Ориентировочные площадки части ГЭС, Кежемский и Богучанский створы, были оставлены до окончания Великой Отечественной войны без дополнительных исследований.

Спецификой изучения ангарской проблемы в период I и II пятилетних планов является тот

факт, что создание крупных промышленных потребителей энергии в Сибири не входило в задачи первых двух пятилеток, что привело к медленным темпам работ и неполному расходованию отпущенных на исследования ассигнований. Так, к началу 1934 г. на изыскания по ангарской проблеме было израсходовано 5,7 млн р. против 12 млн р., намеченных генеральным планом [15, л. 4].

Тем не менее, результатов проведенных исследований оказалось достаточно для сводной проектной работы по технико-экономической гипотезе Ангарстроя, и в 1935 г. основные изыскания по изучению ангарской проблемы были закончены, а полевые работы свернуты Главгидроэнергостроем.

С 1936 г. работы по Ангаре не производились и вновь возобновились институтом «Гидроэнергопроект» лишь в конце 1946 г. Во многом такой перерыв был обусловлен началом Великой Отечественной войны. Однако развитие энергетики страны и региона не были остановлены даже в столь сложный для страны период.

В ходе военной перестройки народного хозяйства в кратчайшие сроки была проведена эвакуация промышленности на Восток из западных и южных районов страны, что позволило создать новое размещение промышленности. Плановая система позволила провести гигантскую по своим масштабам эвакуацию по единому плану, с тщательным выбором места для эвакуированных предприятий, а также учесть складывающиеся новые связи между предприятиями. Для размещения эвакуированного оборудования были использованы производственные здания строившихся в восточных районах предприятий [16, с. 6]. В результате перебазирования промышленности в восточные районы страны значительно повысилась индустриальная роль Западной и Восточной Сибири.

После войны основные силы были направлены на восстановление нанесенного ущерба. Были восстановлены разрушенные во время войны электростанции европейской части СССР и построен ряд новых. В районах, пострадавших от войны, к 1950 г. было произведено электроэнергии значительно больше, чем в 1940 г. [17, с. 5].

И снова встал вопрос об использовании гидроэнергетического потенциала Ангаро-Енисейского бассейна.

В V пятилетнем плане на строительство электростанций и гидротехнических сооружений, в том числе в Сибири, были выделены огромные капиталовложения — ГЭС придавалось особо важное значение в перспективе размещения новых производительных сил и создания новых промышленных районов, узлов и городов. По расчетам того времени, Ангара вместе с ее притоками могла «дать электроэнергии больше, чем производят сейчас все электростанции Франции,

Италии, Швеции, Бельгии, Голландии, Испании и Дании» [18, с. 45].

Так, в 1950-е гг. были начаты работы по использованию богатейших энергетических ресурсов р. Ангара. Ввод в действие этих ГЭС виделся как новый этап развития советской электроэнергетики и путь к созданию мощных межсистемных связей и объединению крупнейших энергосистем [19, с. 17].

В VI пятилетнем плане в полную силу развернулось строительство крупнейших ГЭС в восточных районах СССР, были введены в действие Иркутская ГЭС и первая очередь Братской ГЭС, а также начато строительство Красноярской ГЭС на Енисее мощностью 3 млн 200 тыс. кВт [20, с. 7].

В гидроэнергетическом отношении особо отмечались Енисей и Ангара, потенциальная мощность энергетических ресурсов которых оценивалась в 25 млн кВт: «в четырехугольнике Иркутск – Братск – Енисейск – Минусинск сосредоточено около 40 % всех изученных гидроэнергетических ресурсов восточных районов страны». Также в те годы начинается активное обсуждение возможности создания на базе дешевой электроэнергии и добычи угля нового Ангаро-Енисейского промышленного района. По предварительным оценкам, в перспективе 15 лет Ангаро-Енисейский промышленный район виделся крупнейшим центром энергоемких предприятий по производству алюминия, магния, титана, а также предприятий электрохимии, электрометаллургии, угле- и нефтехимии. Огромные же лесные ресурсы позволяли значительно развить деревообработку и деревопереработку, включая лесохимическую отрасль [21, с. 77; 22, с. 61].

В целом организуемые под руководством плановых органов с начала 1920-х гг. изыскания и исследования по проблеме использования гидроэнергетических ресурсов Ангары и Енисея позволили получить достаточно полную характеристику энергопромышленного потенциала Ангаро-Енисейского района. Довоенные разработки 1920–40-х гг. легли в основу работ по проектированию новых гидроузлов на Ангаре и Енисее, а также новой схемы комплексного использования Ангары, составленной в 1953 г. проектировщиками «Гидроэнергопроекта» под руководством главного инженера П.М. Дмитриевского, по которой будут построены Братская, Усть-Илимская и Богучанская ГЭС; схемы 1954 г. энергетического использования участка среднего течения Енисея.

Транспортная отрасль. Революция 1917 г. принесла много нового в деятельность железных дорог. Прежде всего, изменялась структура управления: министерство путей сообщения, как и другие министерства Российской империи, было упразднено. 8 ноября 1917 г. на II Всероссийском съезде Советов было принято постановление «Об

утверждении Совета Народных Комиссаров». Одновременно образовывался Народный комиссариат по делам железнодорожным. Позже в его ведение были переданы водный и наземный транспорт, а сам он был переименован в Наркомат путей сообщения. Стоит отметить, что Народный комиссариат путей сообщения во многом заимствовал принципы деятельности Министерства путей сообщения, а также его кадровый состав.

Народный комиссариат объединял такие управления, как мобилизационное, общих дел, хозяйственно-материальное, техническое, финансовое, эксплуатационное, а также центральный комитет по перевозкам. Начавшаяся в стране в 1918 г. национализация транспорта потребовала новых форм управления. Их основные принципы были изложены в декретах Совета народных комиссаров: «О пределах компетенции народного Комиссариата путей сообщения в деле транспорта» (февраль 1918 г.) и «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности» (март 1918 г.). Целью этих декретов было восстановление порядка в транспортной отрасли, понесшей сильные материальные потери в ходе Первой мировой войны. Также в декретах фиксировался принцип невмешательства федеративных или областных организаций в дела транспортной отрасли. В результате вся полнота власти на транспорте сосредотачивалась в Народном комиссариате путей сообщения. 28 июня 1918 г. была проведена национализация железнодорожного транспорта советской республики.

Государственным планом электрификации России определялось и развитие железных дорог, необходимых для хозяйственного освоения территорий. В первые годы осуществления плана меры, принимаемые правительством, были направлены как на ликвидацию топливного кризиса, так и на восстановление транспортной инфраструктуры, налаживание ремонта техники. В 1922 г. была создана плановая комиссия по транспорту (Трансплан), которая должна была определять текущий и перспективный планы развития. Деятельность Трансплана, совместно с Транспортной секцией Госплана, позволила согласовать планирование перевозок, строительство железнодорожной инфраструктуры.

Отход от политики военного коммунизма и введение принципов новой экономической политики в 1921 г. позволили применение хозяйственного расчета на железной дороге. Отменялась система бесплатных перевозок, устанавливались тарифы на грузовые и пассажирские перевозки. Все доходы от деятельности железной дороги поступали в Народный комиссариат путей сообщения, который проводил финансирование дороги в соответствии с планом. В последующем предприя-

тиям железной дороги разрешалось сдавать в аренду пустующие склады, второстепенные участки пути. Благодаря этим мерам уже в 1923 г. железнодорожный транспорт смог не только покрыть расходы на свою деятельность, но и получить прибыль.

Реформированию подверглась и система управления транспортом. Так, 3 октября 1921 г. постановлением Сибревкома в Омске было создано управление Сибирского округа путей сообщения. Если раньше Красноярская дорога входила в состав Томской железной дороги, то теперь, с созданием Сибирского округа, она стала частью округа с границами от Челябинска до Иркутска. Округ был поделен на отделы с центрами в Тюмени, Челябинске, Омске, Новосибирске, Барнауле, Томске, Красноярске и Иркутске. Такое деление было оправдано в период восстановления разрушенного народного хозяйства. Благодаря принятым мерам дороги страны смогли к 1926 г. достичь довоенного уровня работы.

В это время на транспорте были введены новые правила технической эксплуатации: повышенные требования к содержанию пути, подвижного состава. Общим требованием стало наличие телефонной связи. На Красноярской дороге связь обеспечивалась системой Уинстона. Началась постепенная замена изношенного подвижного состава. Большим достижением красноярских железнодорожников стало открытие новой ветки Сибирская железнодорожная магистраль — Абакан. Однако большой проблемой транспорта оставалась изношенность фондов.

Начало следующему этапу в развитии транспорта в декабре 1925 г. дал XIV съезд ВКП(б), провозгласивший переход к политике индустриализации и коллективизации. В этот период транспорт перестал справляться с возросшими объемами перевозок, обусловленными политикой коллективизации и индустриализации. В целом же в годы новой экономической политики темпы развития транспортной отрасли были медленнее, чем других отраслей народного хозяйства. Транспорт становился узким местом в развитии экономики.

В сложившихся условиях потребовалось усиление централизации в использовании ресурсов транспорта. Народный комиссариат путей сообщения стал в большей степени регламентировать работу железных дорог. В 1930 г. была осуществлена реорганизация управления железными дорогами. Взамен правления железных дорог создавались дирекции. Директора управляли дорогами на основе принципа единоначалия. Одновременно создавались эксплуатационные районы, в составе которых находились различные отделы: кадров, тяги, пути, связи и сигнализации, планово-финансовый. В целом система управления

транспортом была жестко централизованной, Народный комиссариат путей сообщения стремился управлять эксплуатационными районами, минуя дирекции дорог. В центральном же управлении Народного комиссариата путей сообщения руководство рассредоточивалось по отделам, что приводило к нарушению принципа единоначалия и персональной ответственности, необходимого на транспорте. Это стало одной из причин сохранявшегося отставания транспортной отрасли от потребностей народного хозяйства.

Для ускорения развития транспорта в 1933 г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановления «О работе железнодорожного транспорта», «О перестройке органов управления железнодорожного транспорта», «О перестройке системы заработной платы и нормирования труда на железнодорожном транспорте». Была проведена перестройка управления транспортом: в зоне ответственности эксплуатационных районов оставались функции регулирования движения, управлению дороги подчинялись эксплуатационные районы, депо, дистанции пути и связи.

Также были созданы политотдел дороги и политсекторы в эксплуатационных районах. Новые структуры должны были поднять партийную работу на новый уровень, обеспечить повышение сознательной дисциплины. Стоит отметить, что опыт социалистических соревнований в Сибири уже был. Так, в Красноярском паровозоремонтном заводе инициаторами социалистических соревнований были группы Данилова, Бутина, Каратаева [23, с. 78]. Им удалось поднять производительность труда на 20 %, а к 1 мая 1930 г. соревнование охватило уже более двух тысяч железнодорожников. В дальнейшем благодаря государственной политике движение ударников только набирало силу. Например, в 1934 г. от станции Мариинск до станции Мысовая работали 9 113 ударников, в том числе по Красноярскому райпрофсоюзу — 4 692. Широко популярными стали соревнования за звание лучшего по профессии: «лучший токарь», «лучший слесарь», «лучший машинист» и т. д. В последующие два года широкое распространение получило новое движение за рациональное использование мощности локомотивов. На Красноярской дороге это движение поддержали И.И. Сысоев (депо Красноярск) и В.Н. Князев (депо Боготол). На других службах дороги стали известны Вельчинский, Ефимова, А.А. Тележкин. В этот период на Красноярской железной дороге были улучшены трудовые показатели. Так, объем грузоперевозок возрос почти в два раза, с 5 737 до 10 906 тыс. т [Там же, с. 83].

Февраль 1936 г. стал важной вехой в развитии Красноярской железной дороги — из состава Восточно-Сибирской железной дороги была выделе-

на Красноярская железная дорога. Стоит отметить, что границы Красноярского участка пути того периода практически совпадают с его современными границами. Приказ «О разделении Уссурийской и Восточно-Сибирской железных дорог на самостоятельные дороги: Дальневосточную, Амурскую, Восточно-Сибирскую и Красноярскую» был подписан народным комиссаром путей сообщения Л. Кагановичем.

В период Великой Отечественной войны деятельность железной дороги была подчинена нуждам военного времени. 24 июня 1941 г. был введен воинский график движения поездов: пропускная способность линий использовалась максимально для нужд фронта, военные эшелоны имели право первоочередного движения, для увеличения пропускной способности дороги производилось сдвигание составов, сокращались интервалы между поездами.

В начале войны перед железной дорогой встала задача массового вывоза людей и предприятий из европейской России на Урал, в Сибирь, на Дальний Восток. Так, только из Красноярского локомотивного депо за сутки под поезда выезжали 104 паровоза, что в довоенный период составляло всю суточную выдачу по Красноярской железной дороге. Среднесуточный пробег поездов возрос до тысячи километров. При этом путейцы, работники депо работали по две-три смены. Некоторые бригады, такие как бригада Долина из вагонного участка, работала сутками без отдыха, готовя вагоны для воинских перевозок.

В сентябре 1941 г. были утверждены списки эвакуируемых предприятий по регионам нового размещения. Восточная Сибирь, в частности, была отнесена ко второй группе краев, областей, куда проводилась эвакуация предприятий и населения.

Планирование и подготовка к перебазированию предприятий на новые места начинались еще до появления непосредственной угрозы захвата немецкими войсками. Уже 3 июля 1941 г. Государственный комитет обороны (ГКО) принял решение о перемещении 26 заводов Наркомата вооружения из Москвы, Тулы, Ленинграда в города Поволжья и Сибири. 5 июля 1941 г. СНК СССР вышло постановление о перемещении из центральных районов страны в Западную Сибирь части оборудования и кадров авиационной промышленности, а 11 июля ГКО принял решение о перемещении вглубь страны 97 крупных промышленных предприятий, главным образом оборонного значения, в том числе 23 предприятия предполагалось эвакуировать в Сибирь.

По требованию ГКО оборонные наркоматы обязывались разрабатывать подробные планы проведения эвакуации своих предприятий. Ответственность за демонтаж, погрузку и доставку на

определенные заводом места передислокации, разгрузку и монтаж оборудования на новых местах базирования возлагалась на директоров эвакуируемых предприятий. Директорам заводов совместно с уполномоченными наркомата вменялось в обязанность ежедневно докладывать о ходе эвакуации, следовании в пути с указанием месторасположения каждого эшелона [24, с. 26, 27].

Как и планирование в целом, территориальное планирование в годы войны было подчинено задаче разгрома врага. В каждом районе надо было создать соответствующую часть общесоюзного военного хозяйства.

Госплан СССР очень быстро провел перестройку территориального планирования на военный лад. Уже в мобилизационном плане на III квартал 1941 г. в числе других неотложных мероприятий была концентрация капитальных работ и материальных ресурсов на строительстве оборонных предприятий в Поволжье, на Урале, в Западной Сибири.

Территориальное планирование, как и планирование в целом, отличалось в годы войны оперативностью и мобильностью. В соответствии с изменением положения на фронтах в военное хозяйственные территориальные планы вносились необходимые корректировки.

Так, в 1941 г. Госплан решил вопрос об усилении геологоразведочных работ по расширению сырьевой базы черной металлургии Восточной Сибири. В августе 1941 г. Госплан принял решение о более равномерном размещении предприятий, строившихся в восточных районах.

В годы войны Госплан СССР совместно с Наркомфином провел огромную работу по планированию финансов, себестоимости и цен. Трудность этой работы состояла в том, что снижение в годы войны производства предметов потребления и оккупация ряда районов привели к сокращению поступлений по основному источнику доходов государственного бюджета — налогу с оборота. Поэтому для финансирования возросших военных расходов государство вынуждено было использовать накопленные в мирные годы бюджетные резервы и свободные ресурсы предприятий и организаций [25, с. 67, 68].

При составлении планов эвакуации и размещения предприятий, прежде всего оборонного значения, на новых местах базирования по мере возможности приходилось учитывать наличие транспортных развязок, смежных (родственных) предприятий, сырьевой, топливно-энергетической базы, минимума кадрового потенциала.

Значение транспортной отрасли в военный период подтверждает то, что в феврале 1942 г. был создан Транспортный комитет под председательством И.В. Сталина. В его задачи входило регули-

рование воинских и народнохозяйственных перевозок. Комитет регулировал железнодорожные, морские и речные перевозки, в его ведение также входили вопросы материально-технического обеспечения транспортной отрасли.

Одновременно произошла реорганизация руководства Народного комиссариата путей сообщения и железных дорог. 25 марта 1942 г. были ликвидированы территориальные управления Народного комиссариата путей сообщения и образовано Центральное управление движения. Наркомом путей сообщения стал А.В. Хрулев, начальник тыла Красной Армии, заместитель наркома обороны. В результате деятельность железных дорог была полностью направлена на нужды фронта.

Стоит отметить, что принципы организации работы отрасли с учетом природно-климатических условий СССР позволили обеспечить перевозки воинских и народнохозяйственных грузов, сыграли важнейшую роль в достижении победы.

Великая Отечественная война нанесла железнодорожному транспорту страны огромный урон. В Сибири и на Дальнем Востоке железные дороги не пострадали непосредственно от боевых действий, однако война сказалась на всех сторонах их деятельности. После завершения Великой Отечественной войны, оборудование, подвижной состав, средства связи находились в состоянии значительного износа. Подвижной состав состоял из вагонов не только отечественной, но и европейской сборки, что вызывало сложности при их эксплуатации из-за различий в конструкциях. Также отличия были в сигнальных системах и устройствах путевого хозяйства. Это не гарантировало безопасности движения и требовало большей ответственности и большего внимания от стрелочников и путейцев.

В пятилетнем плане, принятом после завершения Великой Отечественной войны, на восстановление железнодорожного транспорта выделялось 16 % от всех капиталовложений в народное хозяйство. Планом предусматривалось проведение электрификации железных дорог, внедрение тепловозной тяги, т. е. предполагалось осуществить восстановление железнодорожной отрасли на основе новой, более прогрессивной технической базы.

Одновременно в годы IV пятилетки была проведена реформа управления железнодорожной отраслью. Народный комиссариат путей сообщения был преобразован в Министерство путей сообщения. Первым министром путей сообщения стал Н.В. Ковалев. Образовывались десять округов, в которые входили крупные экономические районы. На местах создавались отделения железной дороги, которым подчинялись службы движения, сигнализации и связи, жилищно-коммунального

хозяйства и др. В результате у Министерства путей сообщения появилось больше возможности заниматься планированием перевозок на перспективу, развитием железнодорожного транспорта, сокращался объем отчетной документации подразделений Министерства путей сообщения. Поскольку члены коллегии министерства являлись начальниками округов, у них появилась возможность быть ближе к производству, доводить до мест актуальные вопросы, рассматривавшиеся на уровне министерства.

В 1950 г. в результате выполнения плановых заданий на Транссибирской магистрали грузооборот возрос в 1,5 раза (по сравнению с 1940 г.), а на Красноярской железной дороге – в 1,8 раза. Это стало возможным благодаря увеличению пропускной и провозной способности железных дорог. Для этого была проведена реконструкция путевого хозяйства, удлинены пути на станциях, внедрены новые технические средства, стали использоваться локомотивная сигнализация и поездная радиосвязь, введены в эксплуатацию более мощные локомотивы.

В послевоенный период продолжилось формирование оборонно-промышленной отрасли Сибири и Красноярского края в частности. Этому способствовало зарождение такой новой отрасли, как атомная энергетика. Научные достижения в этой области были применены и в оборонной сфере.

Было запланировано строительство горно-химического комбината, производящего оружейный плутоний. Освоение площадки началось с инженерных изысканий. В мае 1949 г. на место предполагаемого строительства комбината и жилого поселка при нем приехала изыскательская экспедиция Ленгипростроя (впоследствии – ВНИПИЭТ). В том же году была выполнена топографическая съемка 180 км², пробурено 2 193 пог. м скважин, пройдено 647 пог. м шурфов.

Изыскания показали, что промышленный объект и жилой комплекс на разведанных участках строить можно [26, с. 7].

Еще до принятия правительственного постановления в район предполагаемого строительства прибыл первый отряд военных строителей, а в конце 1949 г. было начато строительство железной дороги от ст. Базаиха силами заключенных [27, с. 7].

26 февраля 1950 г. было подписано постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 826/302 сс/оп о строительстве на территории Красноярского края оборонного предприятия атомной промышленности [26, с.12].

Помимо объектов военно-промышленного комплекса, в эти годы строились алюминиевый и прокатный заводы в Красноярске, глиноземный и нефтеперерабатывающий заводы в Ачинске, строились Красноярские ГЭС и ГРЭС-2, Назаров-

ская ГРЭС, развивались лесоперерабатывающий комплекс и речные порты. Активное развитие тяжелой промышленности Красноярского края потребовало расширения транспортных связей, способствовало увеличению объемов грузоперевозок.

Заключение. Таким образом, плановым органам принадлежит важнейшая роль в развитии народного хозяйства СССР в рассматриваемый период. В целом плановая экономика показала свою высокую эффективность в индустриализации страны. Задачи развития отдельных отраслей экономики страны в целом и Сибири в частности, изначально сформулированные в плане ГОЭЛРО, на долгие годы оформили направления развития различных отраслей народного хозяйства. С учетом экономической целесообразности решалась проблема административно-территориального деления страны.

Так, осуществление плана ГОЭЛРО потребовало сначала выделения Сибири в самостоятельную административную единицу с последующим делением на Западно-Сибирский и Восточно-Сибирский края, что, в свою очередь, предопределило создание соответствующих краевых плановых комиссий, под руководством которых проводились изыскательские работы по изучению, развитию и дальнейшему использованию энергопромышленного потенциала Сибири.

Необходимо отметить, что государственным планом электрификации России также определя-

лось и развитие железных дорог, необходимых для хозяйственного освоения территорий. В 1930-е гг. развитие транспортной инфраструктуры и задачи управления привели к выделению в 1936 г. Красноярской железной дороги из состава Восточно-Сибирской железной дороги. При этом границы Красноярского участка пути того периода практически совпадают с его современными границами.

В период Великой Отечественной войны деятельность плановых органов позволила провести гигантскую по своим масштабам эвакуацию промышленных предприятий с учетом новых производственных связей между ними. Централизация использования ресурсов различных отраслей народного хозяйства сыграла важную роль в достижении победы. В последующие годы были осуществлены проекты, начало которым положено изысканиями в довоенный период.

В общем и целом, принятые меры по разработке пятилетних планов и воплощению их в жизнь способствовали развитию гидроэнергетического строительства, транспортной отрасли, военной промышленности и хозяйственному освоению региона в целом. Статья подготовлена в рамках проекта «Роль плановых органов государственного управления в социально-экономическом развитии Красноярского края (экономико-исторический аспект)», проводимого при поддержке Красноярского краевого фонда науки.

Литература

1. Положение о Государственной Общеплановой Комиссии. Декрет Совета Народных Комиссаров: ст. № 106. 22.02.1921 // Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1921 г. Управление делами Совнаркома СССР. М., 1944. 1198 с.
2. Третьяков С. Страна А-Е. М.: ОГИЗ «Молодая гвардия», 1932. 122 с.
3. О введении в действие Положения о Сибирском крае: постановление ВЦИК от 24.10.1925. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=18940#05567534771253893> (дата обращения: 02.11.2020).
4. Кривой А.С., Щеголев А.Н. Звездная Ангара. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1975. 128 с.
5. К истории плана электрификации советской страны // Развитие электрификации советской страны 1921–1925 гг.: сб. документов и материалов; под ред. И.А. Гладкова. М.: Гос. изд-во политической литературы, 1956. 703 с.
6. Мальшев В.М. Проблема Ангары. М., Иркутск. Вост.-Сиб. краевое изд-во, 1935. 229 с.
7. Материалы к генеральному плану развития народного хозяйства Сибирского края. Новосибирск: «Сибкрайиздат», 1930. 769 с.
8. Материалы к генеральному плану развития народного хозяйства Сибирского края. Энергетика. Новосибирск: «Сибкрайиздат», 1930. Ч. II. С. 3–68.
9. Иркутск. Три века. Страницы жизни. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1986. 560 с.
10. Зыков А.Н. КПСС-организатор строительства гидроэлектростанции в Восточной Сибири. Иркутск, 1969. 573 с.
11. Вост.-Сиб. краевая плановая комиссия (ВСКПК). Сектор коммунального хозяйства: стенограмма совещания при президиуме краевой плановой комиссии по строительству Ангарской ГЭС // Гос. архив Иркутской области (ГАИО). Ф. Р523. Оп. 3. Д. 52. Л. 4.
12. Братский городской объединенный музей истории освоения Ангары. Ф. 1. Оп. 1. Д. 4328. Л. 6.
13. ВСКПК. Сектор сводного планирования. В.Н. Шерстобоев. Пригородное хозяйство Вост.-Сиб. края: рукопись на машинке // ГАИО. Ф. Р523. Оп. 3. Д. 26. Л. 3.
14. ВСКПК. Сектор сводного планирования: объяснительная записка ко II-му пятилетнему плану развития народного хозяйства по разделу «Энергетические ресурсы Вост.-Сиб. края» // ГАИО. Ф. Р523. Оп. 3. Д. 31. Л. 2.
15. ВСКПК. Сектор сводного планирования: стенограмма совещаний по проблеме Ангары // ГАИО. Ф. Р523. Оп. 3. Д. 36а (ОЦ № 13).
16. Косяченко Г. Военное хозяйство СССР // Плановое хозяйство СССР. Политико-экономический журн. Госплана СССР. 1944. № 1. С. 3–16.
17. Об итогах выполнения четвертого (первого послевоенного) пятилетнего плана СССР на 1946–1950 г.: со-

- общение Гос. планового комитета СССР и Центрального стат. управления СССР // Плановое хозяйство СССР. Политико-экономический журн. Госплана СССР. 1951. № 2. С. 3-14.
18. Токарев С. Улучшить географическое размещение промышленного производства // Плановое хозяйство СССР. Политико-экономический журн. Госплана СССР. 1953. № 3. С. 40-51.
19. Руссаковский Е. Вопросы развития советской электроэнергетики // Плановое хозяйство СССР. Политико-экономический журн. Госплана СССР. 1955. № 5. С. 14-25.
20. Величественные задачи шестого пятилетнего плана // Плановое хозяйство СССР. Политико-экономический журн. Госплана СССР. 1956. № 1. С. 3-15.
21. Немчинов В. Перспективы развития производительных сил Сибири и Урала // Плановое хозяйство СССР. Политико-экономический журн. Госплана СССР. 1956. № 3. С. 69-81.
22. Школьников М. Проблемы развития Ангаро-Енисейского энергопромышленного комплекса // Плановое хозяйство СССР. Политико-экономический журн. Госплана СССР. 1957. № 1. С. 60-74.
23. Стальное звено Транссиба. 100 лет Красноярской железной дороге 1899-1999 / сост. В.В. Чагин, В.Г. Саклаков. Красноярск: Красноярское кн. изд-во, 1998. 464 с.
24. Шевченко В.Н. Сибирский арсенал победы. Красноярск: Изд-во Красноярского гос. аграрного ун-та, 2008. 447 с.
25. Курнаев А.А., Залкинд А.А. Народно-хозяйственное планирование в годы Великой Отечественной войны. М.: Экономика, 1985. 157 с.
26. Кучин С.П. События, люди... Красноярск-26: Музейно-выставочный центр, 1994. 73 с.
27. Ширманов Ю.А. Отчизны щит. Красноярск-26: Музейно-выставочный центр, 1994. 97 с.