

**Михеев Михаил Викторович**

к.и.н., с.н.с., Институт истории и археологии УрО РАН (г. Екатеринбург)

E-mail: mikheeviii@yandex.ru

**«ГОРОДСКОЙ РЕГИОНАЛИЗМ» В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ 1940-х гг.  
НА ПРИМЕРЕ СВЕРДЛОВСКА И ЛЕНИНГРАДА<sup>1</sup>**

УДК 94(470.23-25+470.5)«1940»

В докладе описаны регионалистские экономические тенденции в Ленинграде в послевоенный период. Рассмотрен конфликт интересов между руководством Свердловска и Ленинграда за топливные ресурсы Печорского угольного бассейна. Показана роль председателя Госплана СССР Н. А. Вознесенского в разрешении этих противоречий в пользу Ленинграда.

**Ключевые слова:** Свердловск, Ленинград, регионализм, Печорский угольный бассейн, поздний сталинизм, Н. А. Вознесенский

Регионализм — явление, часто рассматривающееся в контексте сепаратизма. В данном случае оно имеет противоположное, но не менее деструктивное значение. Под регионализмом мы понимаем желание тех или иных «групп влияния» подчинить ресурсы страны (природные, людские промышленные и т. д.) интересам отдельно взятого региона, не принимая во внимание государственные приоритеты.

Советский Союз не был свободен от регионализма. По нашему мнению, пик экономического регионализма в СССР пришелся на период 1920–1940-х гг. Он имел несколько волн и был вызван различными обстоятельствами внутреннего и внешнего характера. Одна из таких волн стала следствием регионалистских тенденций в Ленинграде 1940-х гг. Последние вызвали конфликт интересов между руководством Ленинграда и Свердловска в силу разницы целеполаганий при проектировках систем территориальной организации размещения производительных сил в стране.

К началу Второй мировой войны Ленинград был одним из крупнейших индустриальных центров Советского Союза. Весной 1938 г. доля Ленинграда и Ленинградской области только в части размещения здесь предприятий Народного комиссариата оборонной промышленности составляла 17,3 % [6, с. 98]. По данным на 1940 г., удельный вес произведенной в Ленинграде промышленной продукции составил 10,5 % от общесоюзных показателей<sup>2</sup>. Высокое место региона в системе советской экономики не было неувязным. Его слабой стороной был преимущественно «обрабатывающий» характер ленинградской промышленности. Город был лишен собственных источников сырья, в первую очередь железной руды и каменного угля. Такое положение вещей было наследием дореволюционного времени. Тогда в пределах Санкт-Петербурга «старый режим» осуществлял концентрацию «казённых заводов и военно-морских заказов», работавших на дальнепривозных иностранных металле и топливе [3, с. 141]. Впоследствии их заменили поставки из регионов Юга, Урала и Центра. Решением проблемы правительство видело в строительстве металлургического комбината на Северо-Западе. Согласно постановлению СНК от 1940 г. комбинат, используя каменный уголь Печорского бассейна, должен был осуществлять плавки руд Кольского полуострова для снабжения Ленинграда металлом [4, с. 7]. Печорскому бассейну предстояло также обеспечивать город минеральным топливом. Реализация этих планов была прервана войной.

После 1945 г. ситуация усложнилась. Сама возможность сохранения ленинградской промышленности в ее довоенном виде оказалась под вопросом. Город потерял 63,4 % населения [2, с. 17]. Выпуск валовой продукции промышленности снизился на 68 %, в то время как в Западной Сибири и на Урале он

<sup>1</sup> Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 22-78-10159 «Картографические методы в исторических исследованиях: пространственная статистика, картирование границ, локализация археологических памятников» (рук. М. В. Михеев).

<sup>2</sup> Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб). Ф. Р-24. Оп. 2. Д. 5663. Л. 25.

составил 270 % и 305 % от довоенного уровня [5, с. 214]. Форсированное развитие индустрии восточных районов не только уменьшило удельный вес Ленинграда в общесоюзном промышленном производстве (до 7 % в 1944 г.<sup>3</sup>), но и перетянуло на Восток основные потоки сырья, что ограничивало возможности восстановления и дальнейшего развития ленинградской индустрии, особенно в условиях разрушенной металлургии Юга.

Тем не менее, аппарат Ленинградского обкома ВКП(б) не был готов мириться со сложившейся ситуацией, ведь именно промышленный потенциал города обеспечивал его региональным властям традиционно высокое место в системе сталинской партийной номенклатуры. Стоит ли удивляться, что 5 сентября 1945 г. на объединенном бюро Ленинградского обкома и горкома, услышав от уполномоченного Госплана о планируемом снижении удельного веса ленинградской промышленности в СССР с 10,5 % в 1945 г. до 7 % в 1950 г., первый секретарь А. А. Кузнецов резко оборвал его: «Снижаться нельзя, никак нельзя. ... За удельный вес союзной промышленности нам нужно бороться. В музей мы не хотим превратиться. Будут нас уважать за историю, что Ленин и Сталин революцию здесь создавали, что белогвардейцев мы здесь убивали, что эталоном мужества и стойкости были. Но мы не хотим быть на выставке, хотим быть индустриальным центром»<sup>4</sup>. Эта позиция означала неминуемое увеличение промышленного производства в Ленинграде в абсолютных цифрах, ведь согласно разрабатывавшемуся в то время IV пятилетнему плану, валовая продукция основных отраслей советской индустрии возрастала до полутора раз<sup>5</sup>.

Планы ленинградского руководства, однако, входили в конфликт с планами руководства других регионов СССР. Так, еще с 1942 г. Свердловский обком ВКП(б) предпринимал последовательные шаги для переориентации угледобычи в Печорском бассейне под нужды металлургии Урала. В конце 1941 г. секретарь по черной металлургии Свердловского обкома ВКП(б) А. Б. Аристов предложил компенсировать за счет Печоры нехватку угля из Кузбасса, с доставкой которого с трудом справлялась перегруженная магистраль, связывавшая Центр с Востоком [1, с. 4, 23]. К концу войны Свердловским обкомом ВКП(б) активно лоббировался вопрос о строительстве Урало-Печорской железнодорожной магистрали, которая могла бы соединить Печорский каменноугольный бассейн с промышленными центрами Урала. Общий грузооборот проектируемой дороги в первые годы после ее открытия должен был составить 10 млн т в год<sup>6</sup>. Около 70 % всех перевозок (7 млн т) должны были приходиться на печорский уголь, что позволяло разгрузить на соответствующие объемы перевозок Урало-Сибирскую магистраль. Начать строительство магистрали планировалось уже в последние годы IV пятилетки<sup>7</sup>. Таким образом, свердловский проект освоения угольных ресурсов Северного Урала вступал в противоречие с интересами ленинградских руководителей.

21 октября 1948 г. свердловские предложения были рассмотрены заместителем Председателя Совмина СССР Г. М. Маленковым<sup>8</sup>. Свое согласие с проектом выразили все отраслевые министры. Еще 20 октября его одобрило Министерство лесобумажной промышленности, 26 октября поступило согласие министерств металлургии и угольной промышленности восточных районов. Министерство путей сообщения поддержало проект 12 ноября 1948 г.<sup>9</sup> Однако возражения против строительства поступили 16 ноября 1948 г. со стороны Госплана. Он настаивал на сосредоточении усилий на достройке существующей Печорской железной дороги (построена в декабре 1941 г.) с переоборудованием ее в двухпутную магистраль на всем протяжении для снабжения печорскими углями промышленности районов Севера и Северо-Запада. Немедленное строительство Урало-Печорской магистрали, по мнению Госплана,

<sup>3</sup> Там же. Л. 25.

<sup>4</sup> Там же. Л. 26.

<sup>5</sup> Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг. // Решения Партии и Правительства по хозяйственным вопросам. М., 1968. Т. 3. С. 252.

<sup>6</sup> Центр документации общественных организаций Свердловской области (ЦДООСО). Ф. 4. Оп. 41. Д. 218. Л. 50–55.

<sup>7</sup> Там же. Л. 50–55.

<sup>8</sup> Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 134. Д. 425. Л. 108–114.

<sup>9</sup> Там же. Л. 115, 116, 117, 118.

«привело бы лишь к распылению строительных ресурсов и не обеспечило бы ни своевременной достройки Печорской магистрали, ни ввода в действие Урало-Печорской железной дороги»<sup>10</sup>. Протест Госплана против строительства магистрали интересен с учетом того, что в докладе Госплана СССР «О предварительном проекте генерального хозяйственного плана СССР на 1946–1965 гг.», представленном в ЦК ВКП(б) и Совмин СССР, был целый раздел, посвященный необходимости «Соединения Печорского угольного бассейна с Северным Уралом»<sup>11</sup>. И все же в 1948 г., несмотря на собственные доводы, Госплан СССР выступил против сооружения железной дороги между Печорой и Уралом в пользу модернизации Северо-Печорской дороги, соединявшей Печорский угольный бассейн с Севером и Северо-Западом.

Мы полагаем, что решающую роль в принятии такого решения сыграло покровительство со стороны руководителя Госплана Н. А. Вознесенского ленинградской политической группировке. Н. А. Вознесенский в 1949 г. был арестован и казнен по так называемому Ленинградскому делу. В документах Ленинградского обкома сохранились прямые упоминания об успешном лоббировании интересов города через председателя Госплана еще в 1945 г.: «... тов. Вознесенский говорит “Я хотел бы заслушать Ваш доклад по крупным вопросам, которые Вы решаете в четвёртой пятилетке, с тем, чтобы мне разрешить эти вопросы”»<sup>12</sup>.

### Литература и источники

1. Аристов А. Б. Незабываемое // Урал. 1981. № 5. С. 3–32.
2. Ваксер А. З. Возрождение ленинградской индустрии. 1945 — начало 1950-х гг. СПб., 2015.
3. Гриневецкий В. И. Послевоенные перспективы русской промышленности. М., 1922.
4. Дьяков Ю. Л. Создание Северной угольно-металлургической базы СССР // Вопросы истории. 1970. № 9. С. 3–15.
5. Можин В. П., Кистанов В. В., Лаврищев А. Н., Адамеску А. А., Токарев С. П. Планирование размещения производительных сил СССР: осуществление политики КПСС на этапах социалистического строительства. М., 1985. Ч. 1.
6. Симонов Н. С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920–1950-е гг. М., 1996.

**Mikhail V. Mikheev**

Candidate of Historical Sciences, Institute of History and Archaeology, Ural Branch of the RAS  
(Russia, Ekaterinburg)

E-mail: mikheeviiiaururan@yandex.ru

### “URBAN REGIONALISM” IN THE SOVIET UNION OF THE 1940s ON THE EXAMPLE OF SVERDLOVSK AND LENINGRAD

The report describes the regionalist economic trends in the city of Leningrad in the post-war period. The conflict of interests between the leadership of Sverdlovsk and Leningrad for the fuel resources of the Pechora coal basin is considered. The role of the chairman of the USSR State Planning Committee N. A. Voznesensky in solving these contradictions in favor of Leningrad is shown.

**Keywords:** Sverdlovsk, Leningrad, regionalism, Pechora coal basin, late Stalinism, N. A. Voznesensky

<sup>10</sup> Там же. Л. 119–120.

<sup>11</sup> Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 4372. Оп. 96. Д. 239. Л. 28–35.

<sup>12</sup> ЦГАИПД СПб. Ф. Р-24. Оп. 2. Д. 5663. Л. 76.