

УДК 94(470.331)«1940/1953:913»

DOI: 10.58529/2782-6511-2025-4-4-54-61

Михеев Михаил Викторович

к. и. н., заведующий Группой исторической географии, Институт истории и археологии Уральского отделения РАН (Россия, Екатеринбург)

ORCID: 0000-0001-8097-4953

E-mail: mikheeviiiauroran@yandex.ru

Ярков Ярослав Юрьевич

м. н. с. Группы исторической географии, Институт истории и археологии Уральского отделения РАН (Россия, Екатеринбург)

ORCID: 0009-0008-0408-8106

E-mail: yarik5006@yandex.ru

Темрюх Андрей Викторович

м. н. с. Группы исторической географии, Институт истории и археологии Уральского отделения РАН (Россия, Екатеринбург)

ORCID: 0009-0007-4524-0373

E-mail: a-temryuh@mail.ru

Калининская область в системе межрегиональных связей 1940–1953 гг.

АННОТАЦИЯ. В статье с опорой на данные транспортной статистики предпринята попытка проанализировать место Калининской области в системе межрегиональных грузоперевозок угольных, нефтяных, металлических грузов и продукции машиностроения по железнодорожной сети СССР в 1940, 1946 и 1953 гг. Установлено, что накануне и после Великой Отечественной войны советское правительство рассматривало перспективы развития Калининской области в контексте проблем хозяйственного функционирования Центрального экономического района РСФСР. Эти проблемы заключались в диспропорции между промышленностью региона и его топливно-сырьевой базы, что сдерживало дальнейшее развитие здесь производительных сил. Последнее, в свою очередь, требовало переориентации районов Центра с потребления дальнепривозного промышленного сырья Кавказа и Украины на внутрирегиональные ресурсы и сырьевые поставки из азиатской части СССР. Данные транспортной статистики показали, что в целом эволюция межрегиональных связей Калининской области 1940–1953 гг. происходила в соответствии с государственными плановыми проектировками, но сопровождалась влиянием внешних факторов, вызванных в первую очередь германской агрессией 1941–1945 гг. К 1953 г. Калининская область по преимуществу снабжалась топливом и сырьем из близлежащих регионов, активно развивая собственное машиностроение. По мнению авторов, представленный материал демонстрирует перспективы использования транспортной статистики СССР для осуществления всестороннего историко-экономического районирования Советского Союза, при условии аналогичных исследований применительно к иным хронологическим периодам, регионам и категориям грузов в дальнейшем.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Калининская область, межрегиональные грузоперевозки, железные дороги, Великая Отечественная война, СССР, экономическая история

Для цитирования: Михеев М. В., Ярков Я. Ю., Темрюх А. В. Калининская область в системе межрегиональных связей 1940–1953 гг. // Историко-географический журнал. 2025. Т. 4, № 4. С. 54–61.

DOI: 10.58529/2782-6511-2025-4-4-54-61

Поступила в редакцию 15.09.2025

Принята к публикации 01.12.2025

© Михеев М. В., Ярков Я. Ю., Темрюх А. В., 2025

UDC 94(470.331)«1940/1953:913»

DOI: 10.58529/2782-6511-2025-4-4-54-61

Mikhail V. Mikheev

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

ORCID: 0000-0001-8097-4953

E-mail: mikheeviiiiauroran@yandex.ru

Yaroslav Yu. Yarkov

Institute of History and Archaeology, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Russia, Ekaterinburg)

ORCID: 0009-0008-0408-8106

E-mail: yarik5006@yandex.ru

Andrey V. Temryukh

Institute of History and Archaeology, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Russia, Ekaterinburg)

ORCID: 0009-0007-4524-0373

E-mail: a-temryuh@mail.ru

Kalinin Region in the System of Inter-Regional Relations 1940–1953

ABSTRACT. Based on transport statistics, the article attempts to analyze the place of the Kalinin Region in the system of interregional freight transportation of coal, oil, metal goods and machine-building products along the USSR railway network in 1940, 1946 and 1953. It is established that on the eve and after the Great Patriotic War, the Soviet government considered the prospects for the development of the Kalinin Region in the context of the problems of the economic functioning of the Central Economic Region of the Russian Federation. These problems consisted in the disparity between the region's industry and its fuel and raw material base, which hindered the further development of productive forces here. The latter, in turn, required a reorientation of the Center's districts from the consumption of long-range imported industrial raw materials from the Caucasus and Ukraine to intraregional resources and raw materials supplies from the Asian part of the USSR. Transport statistics data showed that, in general, the evolution of interregional relations in the Kalinin region in 1940–1953. It took place in accordance with state planned designs, but was accompanied by the influence of external factors caused, first of all, by the German aggression of 1941–1945. By 1953, the Kalinin Region was mainly supplied with fuel and raw materials from nearby regions, actively developing its own engineering industry. According to the authors, the presented material demonstrates the prospects of using transport statistics of the USSR to carry out a comprehensive historical and economic zoning of the Soviet Union, subject to similar studies in relation to other chronological periods, regions and categories of goods in the future.

KEYWORDS: Kalinin Region, interregional freight transportation, railways, the Great Patriotic War, the USSR, economic history

For citation: Mikheev M. V., Yarkov Ya. Yu., Temryukh A. V. [Kalinin Region in the System of Inter-Regional Relations 1940–1953]. *Istoriko-geograficheskiy zhurnal* [Historical Geography Journal], 2025, vol. 4, no. 4, pp. 54–61. DOI: 10.58529/2782-6511-2025-4-4-54-61 (In Russian).

Received 15 September 2025

Accepted 1 December 2025

ВВЕДЕНИЕ

Исследуя экономическую историю Советского Союза, историки неизбежно сталкиваются с необходимостью вычленения в качестве объектов исследования отдельных регионов СССР. В первую очередь при этом перед ними встает вопрос определения территориальных рамок исследования. В большинстве случаев исследователи вынуждены определять такие рамки границами административно-территориальных единиц и/или экономических районов, заданных сеткой Госплана СССР в изучаемый период¹. Следует учитывать, что границы экономических районов, утвержденные правительством СССР, отнюдь не всегда соответствовали реальной картине территориального размещения производительных сил страны, менявшейся под давлением как внешних, так и внутренних факторов. Более того, формальные границы экономических районов могли устанавливаться «на перспективу» с учетом правительственных проектов и планов по экономической реорганизации той или иной территории, что осознавалось в том числе современниками².

Таким образом, профессиональным сообществом востребованы материалы, позволяющие зафиксировать систему действительных межтерриториальных экономических связей СССР, проследить ее динамику, отметить возникавшие в ней изменения. Ценным источником для таких исследований, на наш взгляд, являются материалы транспортной статистики, а именно статистические материалы сектора железнодорожного транспорта, отдела транспорта и связи Центрального статистического управления СССР по форме ЦО-16. Названная форма представляет собой косую таблицу, в которой сведены данные по межрегиональному обороту различных грузов на советских железных дорогах с точностью до отдельной области/края/автономной республики. Эти формы отчасти были изданы Наркоматом/Министерством путей сообщения СССР в начале 1940-х и середине 1950-х гг. для служебного пользования, однако большая их часть доступна для исследователей в фонде ЦСУ СССР Российского государственного архива экономики. До недавнего времени в историографии была известна лишь ограниченная попытка введения этого источника в научный оборот, предпринятая в 1950-х гг. экономгеографом И. В. Комаром для изучения внешних связей Уральского экономического района³.

В настоящей статье мы анализируем динамику межрегиональных связей на низовом уровне отдельно взятого советского региона Центральной России — Калининской области — в 1940–1953 гг., визуализировав их графически. В качестве предмета анализа нами отобраны следующие категории грузов: каменноугольные грузы, нефтяные грузы, продукция черной металлургии и машиностроения. Для понимания общей экономической конъюнктуры региона предварительно рассмотрим связанные с ним соображения Госплана СССР, высказанные в ходе работ по долгосрочному экономическому планированию развития СССР накануне и после Великой Отечественной войны.

КАЛИНИНСКАЯ ОБЛАСТЬ И ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РАЙОН В ЛОГИКЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ 1940-х — 1950-х гг.

В течение первых пятилетних планов в СССР была разработана и апробирована методология перспективного народнохозяйственного планирования. При этом опыт прошедших лет выявил множество проблем, связанных с реализацией комплексного развития основных экономических районов страны, созданием предприятий-дублеров в ряде отраслей промышленности и сокращением нерациональных, чрезмерно дальних перевозок на железнодорожном транспорте и т. д.⁴ В марте 1939 г. председатель Госплана СССР Н. А. Вознесенский выступил на XVIII съезде ВКП(б) с инициативой разработать Генеральный хозяйственный план, рассчитанный на несколько пятилетий. Предполагалось, что выбранный подход снимет противоречие между дорогостоящими капиталовложениями в строительство новых предприятий и плановыми показателями по выпуску готовой продукции, дилеммой, стоявшей перед любым хозяйственным наркоматом или ведомством в условиях планирования сроком лишь на пять лет. Предложение Н. А. Возне-

¹ См. об этом, напр.: Государственно-территориальное устройство России. М., 2003.

² См. об этом, напр.: Алампиев П. М. Экономическое районирование СССР. М., 1959.

³ Комар И. В. Урал. Экономико-географическая характеристика. М., 1959. С. 187.

⁴ Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 82. Оп. 2. Д. 522. Л. 72.

сенского получило поддержку. В начале 1941 г. Госплан СССР по поручению ЦК ВКП(б) и СНК СССР приступил к составлению Генерального хозяйственного плана СССР на 15 лет⁵. Подготовленные в рамках этой работы материалы описывали будущее экономическое развитие СССР в 1943–1957 гг. не только в отраслевом, но и в территориальном разрезе, по экономическим районам. При этом большое внимание ожидалось уделялось Центральному экономическому району, который, наряду с Калининской областью, включал в себя Смоленскую, Ярославскую, Ивановскую, Московскую, Тульскую, Рязанскую, Орловскую, Курскую, Воронежскую, Тамбовскую, Горьковскую, Кировскую области, а также Марийскую, Чувашскую и Мордовскую АССР.

Значение Центра РСФСР в общем хозяйстве страны исчерпывающе характеризовалось удельным весом промышленной продукции района в общесоюзном производстве, составлявшем в 1939 г. 38,9 %. Названный макрорегион концентрировал в себе мощности советского машиностроения (43,5 %), химической промышленности (39,4 %), пищевой промышленности (26 %). При этом Калининская область занимала среднее положение по своему экономическому развитию в сравнении с другими единицами Центрального экономического района⁶. В 1940 г. наибольшая доля продукции, выпускаемой Калининской областью, приходилась на предприятия легкой промышленности (50,4 %), машиностроение и металлообработку (17 %), пищевую промышленность (13,6 %), лесную и целлюлозно-бумажную (6,9 %), фарфорово-фаянсовую (3,8 %) и химическую (3,5 %)⁷. Среди предприятий региона выделялись Тверской вагоностроительный завод, Конаковский фаянсовый завод, текстильно-прядельные фабрики. Калининская область, уступая по масштабам своих производств промышленным комбинатам Москвы, Горького, Тулы, выгодно выделялась на фоне беднейших регионов Центра, к которым Госплан относил Смоленскую, Курскую, Рязанскую, Тамбовскую, Кировскую области и все три АССР⁸.

Генеральный хозяйственный план в своем проекте развития центральных районов акцентировал внимание на необходимости преодоления диспропорции между промышленностью Центра РСФСР и его энергетико-сырьевой базой. По мнению экономистов, указанная диспропорция сдерживала дальнейшее развитие производительных сил региона. Она была вызвана дальним плечом подвоза каменноугольного топлива из Донбасса и нехваткой металлургического сырья. Сложившуюся ситуацию предполагалось преодолеть путем форсированной добычи топлива в подмосковном угольном бассейне, завоза нефтепродуктов из Волго-Уральских месторождений «Второго Баку»⁹, а также разработки железнорудных месторождений Курской магнитной аномалии. Работы по долгосрочному экономическому планированию в СССР были прерваны Великой Отечественной войной. В 1949 г. Госплан подготовил проект Генерального хозяйственного плана СССР на 1951–1970 гг.¹⁰ Его основные положения относительно будущего центральных регионов повторяли довоенные выводы.

Приведенные выдержки из материалов Госплана говорят о большом значении, предававшемся межрегиональным связям в контексте экономического развития Центра РСФСР и Калининской области. Рассмотрим их применительно к последней.

КАМЕННОУГОЛЬНЫЕ ГРУЗЫ

В исследуемый период времени значение каменноугольного топлива для экономики СССР имело решающий характер. В структуре топливного баланса Советского Союза 1940 г., 1950 г. и 1953 г. уголь занимал 69,4 %, 75,9 % и 77, 5% соответственно¹¹. Калининская область никогда не обладала сколь-либо значительными месторождениями каменного угля. В 1940–1953 гг. уголь завозился сюда из других регионов (см. цв. вклейку, *рис. 7*).

В 1940 г. в Калининскую область поступило 900 тыс. тонн каменноугольных грузов. При этом 90 % угля (807 тыс. тонн) было завезено в область из регионов Донбасса (Ворошиловградская,

⁵ Там же. Ф. 17. Оп. 3. Д. 1034. Л. 9.

⁶ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 4372. Оп. 41. Д. 199 б. Л. 235–240.

⁷ Тверская область в цифрах. К 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Статистический сборник. Тверь, 2020. С. 56.

⁸ РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 41. Д. 199 б. Л. 240.

⁹ Там же. Л. 268.

¹⁰ РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 96. Д. 1387–1388.

¹¹ Будницкий И. М. Угольная промышленность. М., 1958. С. 21.

Сталинская области УССР и Ростовская область), 8 % (77 тыс. тонн) приходилось на Ленинградскую область. По всей видимости, это был уголь из месторождений близ города Боровичи, позднее отошедший к Новгородской области. Прочие регионы поставляли в Калинин ничтожные 2 % угля (15 тыс. тонн).

После Великой Отечественной войны ситуация изменилась. Потребление областью угля сократилось, и 1946 г. в нее было завезено 844 тыс. тонн каменноугольных грузов. С одной стороны, мы связываем это с материальным ущербом, нанесенным экономике области войной и частичной оккупацией, с другой, сокращением территории региона за счет выделения из нее в 1944 г. Великолукской области. Донбасс хоть и лидировал в поставках угля, но снизил свою долю до 45 % (385 тыс. тонн). Это было вызвано разрушением каменноугольной промышленности Донецкого бассейна в военное время. Существенной стала доля Подмосковного угольного бассейна (Московская и Тульская области), равнявшаяся 40 % (333 тыс. тонн). Неожиданно 8 % (64 тыс. тонн) составила доля Драгобычской области УССР на советско-польской границе. По всей видимости, это был импортированный СССР уголь из польской Силезии. Доля прочих регионов возросла до 7 % (62 тыс. тонн).

Северо-Запад исчез из числа поставщиков. Это было связано с тем, что в послевоенное время город Ленинград остро страдал от энергетического кризиса. Для его преодоления руководство Ленобкома ВКП(б) предприняло ряд политических шагов для организации поставок угля в город из близлежащих регионов. Более того, под давлением Ленобкома на территориях выведенной из состава Калининской области Великолукской области в интересах Ленинграда был организован угледобывающий трест «Нелидовуголь», вскоре закрытый из-за высоких убытков¹².

В 1953 г. в абсолютных цифрах количество каменноугольных поставок увеличилось и составило 1162 тыс. тонн. Из них лидировал Подмосковный бассейн с долей 50 % (579 тыс. тонн). Второе место занимал Донбасс, отправивший 41 % (476 тыс. тонн). Регионы Предуралья (Коми АССР и Молотовская область) направили в Калинин 7 % угля (80 тыс. тонн). Оставшиеся 2 % (28 тыс. тонн) пришлось на множество прочих регионов.

НЕФТЯНЫЕ ГРУЗЫ

В 1940 г., 1950 г. и 1953 г. доля нефтяного топлива в общесоюзном топливном балансе колебалась незначительно и соответственно равнялась 8,3 %, 7,2 % и 8,2 %¹³. Калининская область по очевидным причинам снабжалась нефтепродуктами извне.

В 1940 г. в область было завезено 225 тыс. тонн нефтепродуктов (см. цв. вклейку, рис. 8). При этом лидером поставок была Одесская область УССР, предоставившая 33 % (73 тыс. тонн), очевидно, что эта продукция была доставлена в Одесский порт водным транспортом с кавказских месторождений и оттуда поступила в советскую железнодорожную сеть. Непосредственно из регионов Кавказа (Чеченская АССР, Дагестанская АССР, Азербайджанская ССР) было завезено 27 % (60 тыс. тонн). 10 % (24 тыс. тонн) нефтепродуктов поступило из Ярославской области, по всей видимости, это также была продукция Кавказа, доставленная в Ярославль по Волге. Оставшиеся 30 % (68 тыс. тонн) распределились между прочими регионами, среди которых выделялась Сталинская область (7 %, 15 тыс. тонн). В последнем случае, вероятно, имели место транзитные перевозки с Кавказа.

В первый мирный послевоенный год количество нефтепродуктов, завозимых в регион, уменьшилось в сравнении с довоенным почти в четыре раза и составило 61 тыс. тонн. По-видимому, это стало следствием послевоенного кризиса нефтедобычи в Закавказье, дезорганизацией там производства вследствие эвакуации и близости линии фронта в 1941–1943 гг.¹⁴ Среди регионов-поставщиков 1946 г. доминировали украинские Сталинская и Полтавская области, поставившие 27 % (16 тыс. тонн) и 21 % (13 тыс. тонн) нефти, очевидно, транзитной кавказской. 9 %

¹² См. об этом: Михеев М. В. «Ленинградский угольный бассейн» и попытка его эксплуатации середины 1940-х — начала 1950-х гг. // Экономическая история: ежегодник. 2023/24. М., 2025. С. 427–457.

¹³ Будницкий И. М. Указ. соч. С. 21.

¹⁴ Михеев М. В. Сталинская модернизация и проблема привлечения рабочей силы на восток (на примере нефтяников г. Баку) // Социально-демографические и культурно-ментальные трансформации в контексте российских модернизаций XVIII–XX вв.: Сборник научных статей. Екатеринбург, 2014. С. 94–102.

(6 тыс. тонн) поступило из Ярославской области, 4 % (2 тыс. тонн) непосредственно из Дагестанской АССР. Ощутимо стало присутствие регионов «Второго Баку». Доля Саратовской и Куйбышевской областей составила 6 % (4 тыс. тонн) и 4 % (3 тыс. тонн) соответственно. 5 % нефтепродуктов поступило из Москвы, очевидно, от Московского крекинг-завода. 24 % (15 тыс. тонн) поставили прочие регионы.

К 1953 г. доля продукции Москвы значительно возросла. Из 355 тыс. тонн нефтепродуктов, поступивших в регион, 23 % (80 тыс. тонн) поставила Московская область. Регионы «Второго Баку» заместили Кавказ и превратились в основного поставщика нефтяных грузов. Куйбышевская, Саратовская области и Башкирская АССР завезли в Калининскую область 37 % (131 тыс. тонн) нефтепродуктов. 15 % (54 тыс. тонн) транзитных нефтепродуктов пришло из Одессы, непосредственно из Азербайджана поступило 4 % (14 тыс. тонн). На прочие регионы приходился 21 % (75 тыс. тонн).

ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ

Предприятия машиностроения и металлообработки Калининской области снабжались продукцией черной металлургии также преимущественно из других регионов. Динамика поставок этой категории грузов в регион также свидетельствует об изменении места области в системе грузоперевозок исследуемого периода (см. цв. вклейку, рис. 9).

Поставки в область 221 тыс. тонн металлургической продукции 1940 г. распределены по территории СССР более равномерно, чем нефтяные или угольные грузы. Тем не менее ощутимо влияние Донецко-Криворожья, поскольку 24 % (52 тыс. тонн) поступило из Сталинской и Днепропетровской областей УССР. 9 % (20 тыс. тонн) прибыло из Ленинградской области, 8 % (18 тыс. тонн) из близлежащей Москвы, 12 % (27 тыс. тонн) пришлось на долю Челябинской и Новосибирской областей Урало-Кузбасса.

После войны, в 1946 г., география поставок сместилась в пользу востока, хотя количество завезенного металла уменьшилось почти в два раза и составило 108 тыс. тонн. Из Кемеровской и Челябинской областей Урало-Кузбасса было завезено 30 % (32 тыс. тонн) металла. Второе место разделили Сталинская и Московская области, поставившие в регион по 10 % (11 тыс. тонн). Из Горьковской области было завезено 9 % (9 тыс. тонн) металла.

К 1953 г. количество металлургической продукции, завезенной в Калининскую область, приблизилось к довоенному уровню и составило 211 тыс. тонн. Во многом это стало возможно за счет увеличения поставок металла из Урало-Кузбасса, а именно Челябинска (11%, 24 тыс. тонн) и Свердловска (5%, 10 тыс. тонн), а также благодаря восстановлению разрушенной войной металлургии УССР, ведь 15 % (32 тыс. тонн), 9 % (19 тыс. тонн), 8% (16 тыс. тонн) поступило в Калинин из Сталинской, Днепропетровской и Запорожской областей соответственно.

ПРОДУКЦИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ И МЕТАЛЛООБРАБОТКИ

В рассматриваемый период на территории Калининской области располагался ряд объектов машиностроения, производивших широкую номенклатуру продукции, включавшую в себя вагоностроение, станкостроение, производство строительной и железнодорожной техники. Наряду с этим предприятия региона выступали заказчиками машиностроительной продукции из других областей, в частности сельскохозяйственного машиностроения, льнопрядильного и швейного оборудования. Перевозки продукции машиностроения и металлообработки в 1940–1953 гг. отражены железнодорожной статистикой, однако анализ ее для историка затруднителен. Машины и продукцию металлообработки железнодорожные статформы измеряли по весу, без какой-либо конкретизации. Очевидно, что условная тонна швейного оборудования многократно дороже аналогичной тонны горно-обоганительного оборудования в силу разницы трудозатрат и технических требований к производству двух видов продукции. Тем не менее даже столь обобщенная статистика может быть полезна исследователю (см. цв. вклейку, рис. 10).

В 1940 г. в Калининскую область было завезено 48 тыс. тонн и вывезено 33 тыс. тонн различных машин. Среди поставщиков первые места ожидаемо заняли центры советского машиностроения: Ленинградская область (18 %, 9 тыс. тонн), Московская область (11 %, 5 тыс. тонн), Харьковская (7%, 3 тыс. тонн) и Сталинская области УССР (6 %, 3 тыс. тонн), Ярославская область

(4%, 2 тыс. тонн). Оставшиеся 54 % (26 тыс. тонн) равномерно распределились между другими советскими регионами. Потребители выстроились в следующем порядке: собственно Калининская область (35 %, 12 тыс. тонн), Читинская область (13 %, 4,1 тыс. тонн), Московская область (9 %, 3 тыс. тонн), Витебская область БССР (6 %, 2 тыс. тонн), Приморский край (6 %, 2 тыс. тонн), Ленинградская область (5 %, 1,5 тыс. тонн), Ярославская область (5 %, 1,5 тыс. тонн). В иные регионы был вывезен 21 % (7 тыс. тонн).

В послевоенном 1946 г. вывоз машин из региона не претерпел масштабных изменений. Из 25 тыс. тонн вывезенной продукции 46 % (11 тыс. тонн) осталось в Калининской области, 17 % (4 тыс. тонн) было отправлено в Москву, 12 % (3 тыс. тонн) в Ленинград, 25 % (7 тыс. тонн) в малых долях распределилось между множеством остальных регионов. Ситуация же с ввозом машин претерпела радикальные изменения. Из 108 тыс. тонн ввезенной продукции 26 % (28 тыс. тонн) пришлось на Калининградскую область, 13 % (14 тыс. тонн) на Брестскую область БССР, 10 % (11 тыс. тонн) на Латвийскую ССР, 6 % (7 тыс. тонн) на Волынскую область УССР, 5 % (5 тыс. тонн) на Литовскую ССР, 5 % (5 тыс. тонн) на Измаильскую область УССР 4 % (4 тыс. тонн), 3 % (3 тыс. тонн) на Ровенскую область УССР, 2 % (2 тыс. тонн) на Пинскую область БССР. Таким образом, 74 % (80 тыс. тонн) ввезенных машин приходилось на приграничные регионы европейской части СССР. Мы полагаем, что это было оборудование, вывезенное СССР в счет репараций с территории Германии и ее бывших союзников. Среди 26 % (28 тыс. тонн) прочих поставщиков 1946 г. доминировали традиционные центры советского машиностроения: Москва (6 %, 7 тыс. тонн), Ленинград (4 %, 4 тыс. тонн), Ростов (2 %, 2 тыс. тонн), Челябинск (2 %, 2 тыс. тонн), Горький (1 %, 1 тыс. тонн).

В 1953 г. в Калининскую область было ввезено 100 тыс. тонн машин, а вывезено 73 тыс. тонн. Динамика этих цифр косвенно свидетельствует о существенном развитии машиностроения в регионе за время IV и V пятилеток. Главными поставщиками машин в 1953 г. были: Московская область (21 %, 21 тыс. тонн), собственно Калининская область (13 %, 12 тыс. тонн), Харьковская область УССР (7 %, 7 тыс. тонн), Ленинградская область (6 %, 6 тыс. тонн). По 2 % (2 тыс. тонн) прибыло из Латвийской ССР, Тулы, Челябинска, Воронежа, Ростова, Киева. Прочие регионы поставили в Калининскую область 42 % (42 тыс. тонн) продукции. В вывозе опять-таки доминировала Калининская область (18 %, 13 тыс. тонн) и Московская область (16 %, 11 тыс. тонн). Оставшиеся 71 % (49 тыс. тонн) были вывезены во многие советские регионы, из которых выделялись Омская, Куйбышевская, Ленинградская, Молотовская, Горьковская, Новгородская, Ярославская, Смоленская, Великолукская области, а также Башкирская и Татарская АССР.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, анализ статистики грузоперевозок 1940-х — 1950-х гг. по железнодорожной сети СССР оказался репрезентативен даже на примере одного региона. Изменения в перевозке каменноугольных грузов показали довоенную зависимость Калининской области от поставок угля из Донецкого бассейна и ее последующую переориентацию на поставки каменноугольного топлива из Подмосковья.

Динамика перевозки нефтяных грузов также зафиксировала территориальные изменения, произошедшие в этой отрасли промышленности в рассматриваемый период. Мы наблюдаем падение значения кавказских месторождений и рост удельного веса волго-уральских поставок во время и после Великой Отечественной войны.

В случае металлических грузов наблюдается кратковременный послевоенный рост влияния металлургии Урала и Западной Сибири для экономики области, вызванный в первую очередь разрушением металлургических предприятий европейской части СССР в военное время.

Даже данные о перевозке машин, несмотря на сложность их анализа, позволили отобразить удельный вес и значение репарационного и трофейного оборудования, вывозившегося в СССР в середине 1940-х гг.

В целом эволюция межрегиональных связей Калининской области 1940–1953 гг. происходила в соответствии с государственными плановыми проектировками начала и конца 1940-х гг., хотя и не без влияния внешних факторов, вызванных в первую очередь германской агрессией 1941–1945 гг.

Полагаем, что представленный материал демонстрирует перспективы использования транс-

портной статистики СССР для осуществления всестороннего историко-экономического районирования Советского Союза, при условии аналогичных исследований применительно к иным хронологическим периодам, регионам и прочим категориям грузов в дальнейшем.

References

Alampiev P. M. *Ekonomicheskoye rayonirovaniye SSSR* [Economic zoning of the USSR]. Moscow: Gosplanizdat Publ., 1959. (In Russian).

Budnitsky I. M. *Ugol'naya promyshlennost'* [Coal industry]. Moscow: Gospolitizdat Publ., 1958. (In Russian).

Gosudarstvenno-territorial'noye ustroystvo Rossii [State-territorial structure of Russia]. Moscow: DeKa Publ., 2003. (In Russian).

Komar I. V. *Ural. Ekonomiko-geograficheskaya kharakteristika* [Ural. Economic and geographical characteristics]. Moscow: Izd-vo AN SSSR Publ., 1959. (In Russian).

Mikheev M. V. [Stalin's modernization and the problem of attracting labor to the East (Using the example of Baku oil workers)]. *Sotsial'no-demograficheskiye i kul'turno-mental'nyye transformatsii v kontekste rossiyskikh modernizatsiy XVIII–XX vv.* [Social-demographic and cultural-mental transformations in the context of Russian modernizations of the 18th–20th centuries]. Ekaterinburg: AsPUr Publ., 2014, pp. 94–102. (In Russian).

Mikheev M. V. [“The Leningrad Coal basin” and an attempt at its exploitation in the mid-1940s — early 1950s]. *Ekonomicheskaya istoriya: yezhegodnik. 2023/24* [Economic History: Yearbook. 2023/24]. Moscow: Institut rossiyskoy istorii Publ., 2025, pp. 427–457. (In Russian).

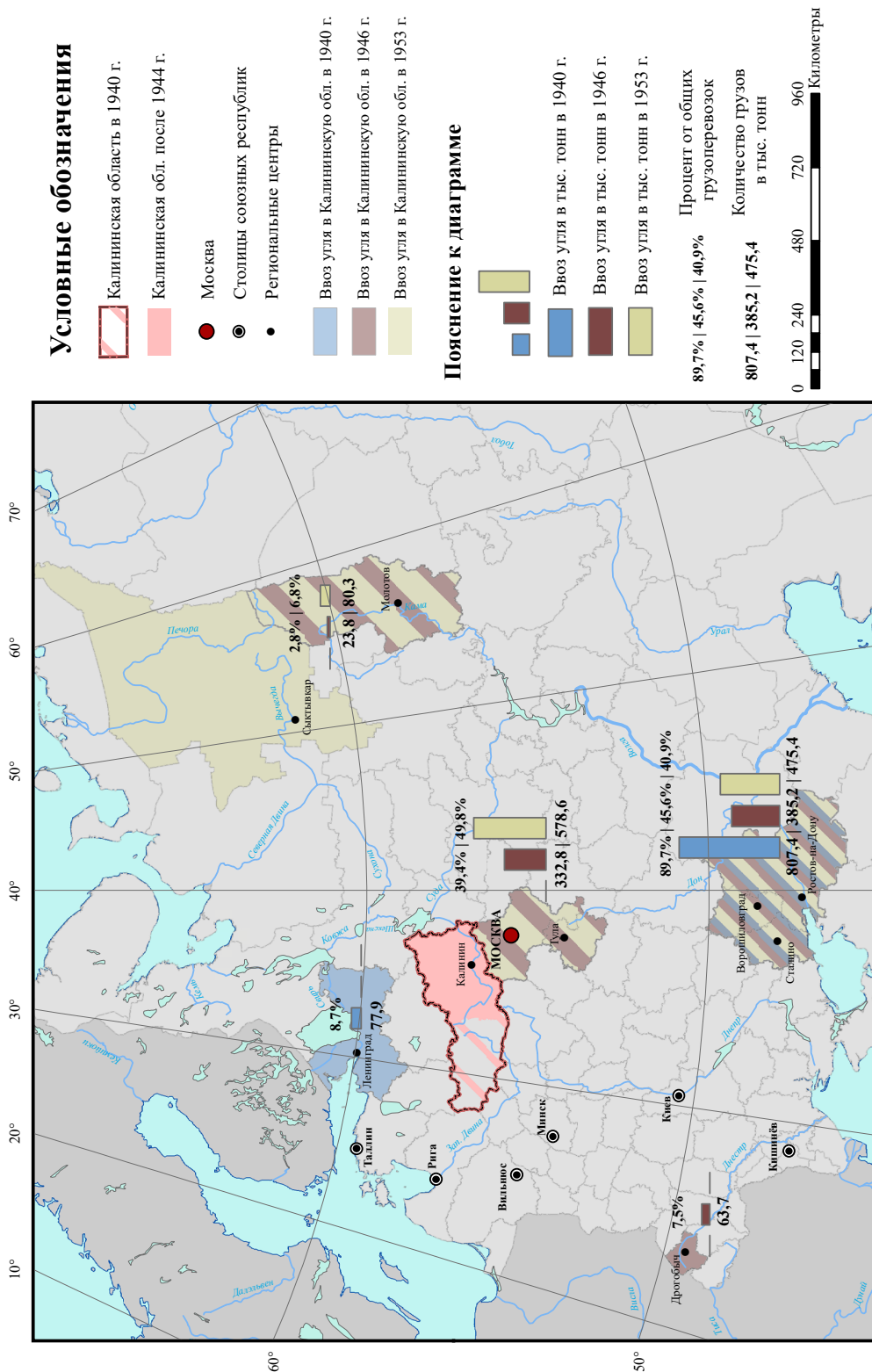


Рис. 7. Ввоз каменноугольных грузов в Калининскую область в 1940, 1946 и 1953 гг. Здесь и далее границы СССР по состоянию на 1946 г.

Fig. 7. The Import of coal to the Kalinin Region in 1940, 1946 and 1953. Here and further the borders of the USSR as of 1946.

Источник: Междурайонный обмен грузов по железным дорогам за 1940 г. М., 1941. С. 110–117; РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 2129. Л. 22–42; Д. 4468. Л. 1–21

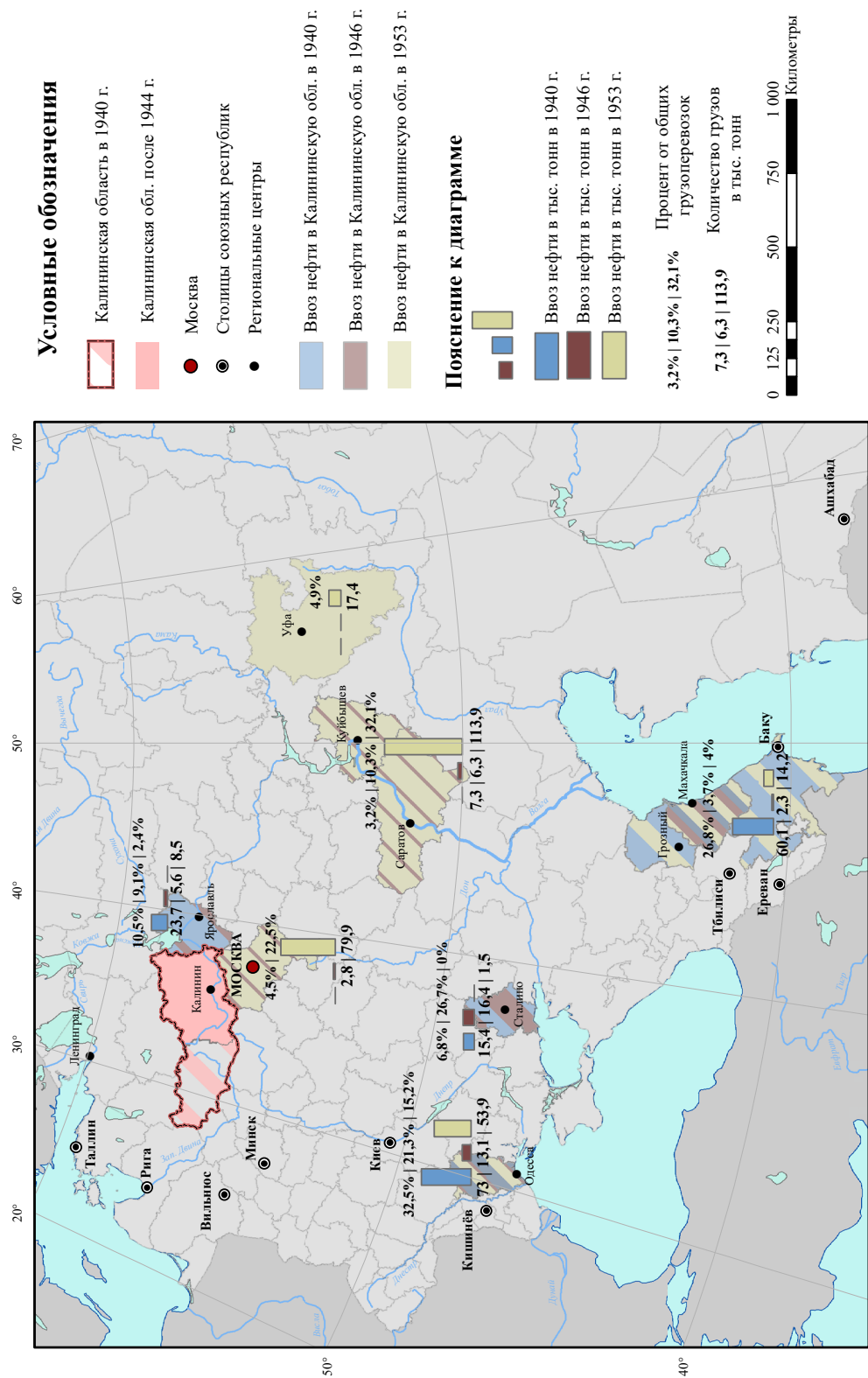


Рис. 8. Ввоз нефтяных грузов в Калининскую область в 1940, 1946 и 1953 гг.

Fig. 8. The Import of oil to the Kalinin Region in 1940, 1946 and 1953

Источник: Междурайонный обмен грузов по железным дорогам за 1940 г. М., 1941. С. 128–137; РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 2130. Л. 64–84; Д. 4469. Л. 1–21

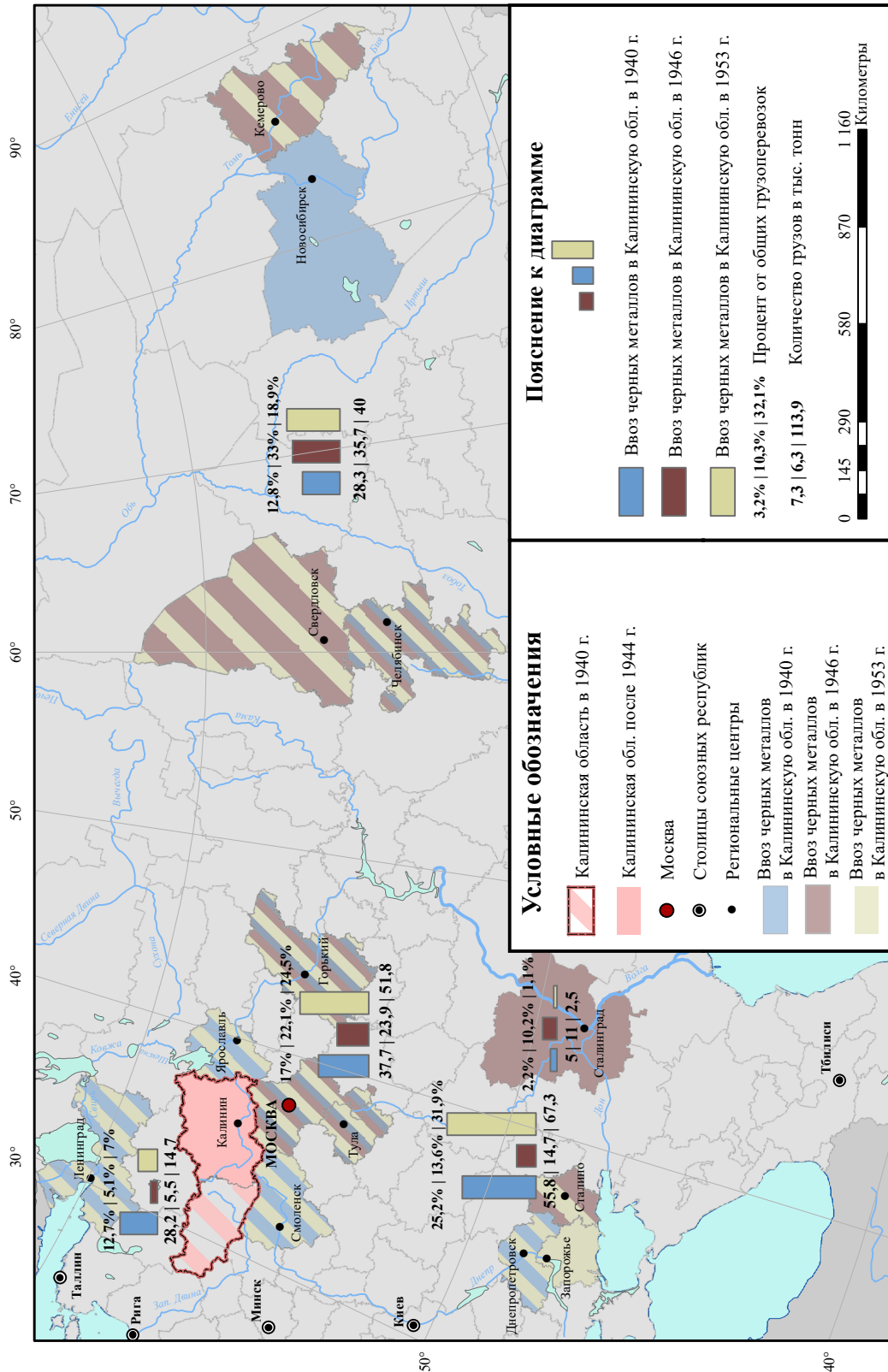


Рис. 9. Ввоз черных металлов в Калининскую область в 1940, 1946 и 1953 гг.

Fig. 9. The import of ferrous metals to the Kalinin Region in 1940, 1946 and 1953

Источник: Междурайонный обмен грузов по железным дорогам за 1940 г. М., 1941.

С. 194–203; РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 2133. Л. 1–21; Д. 4472. Л. 1–21

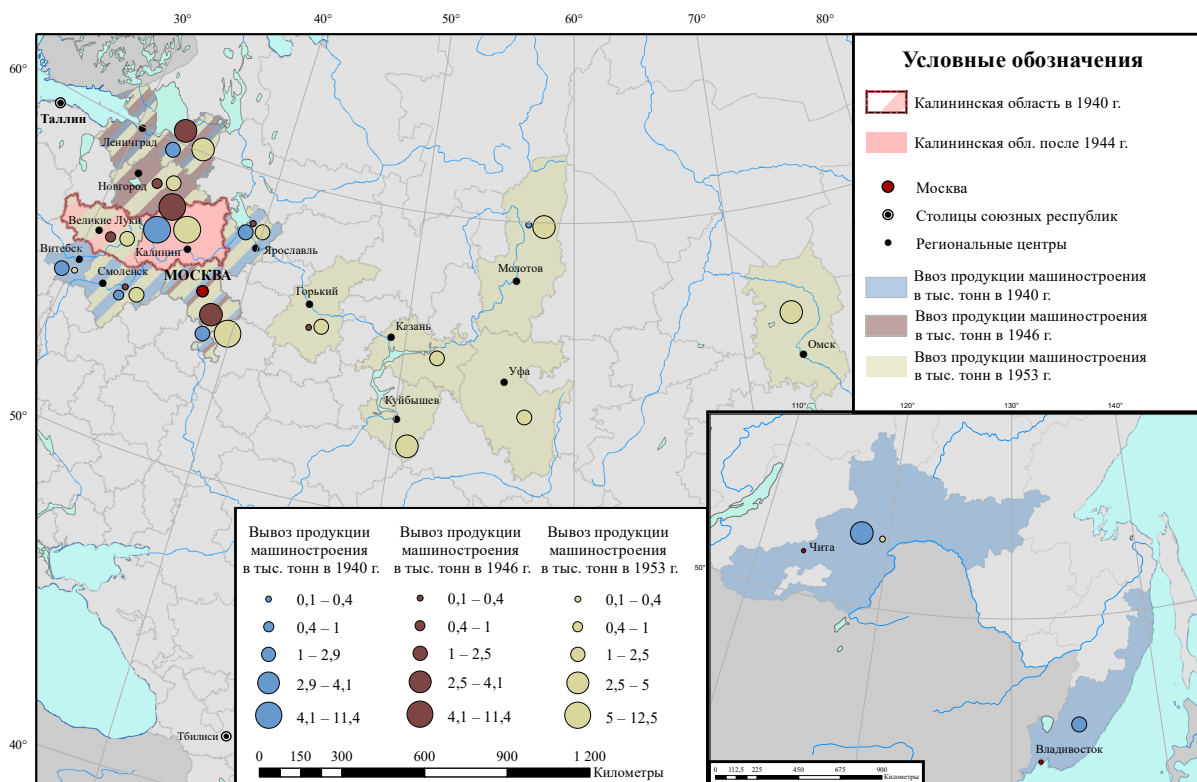
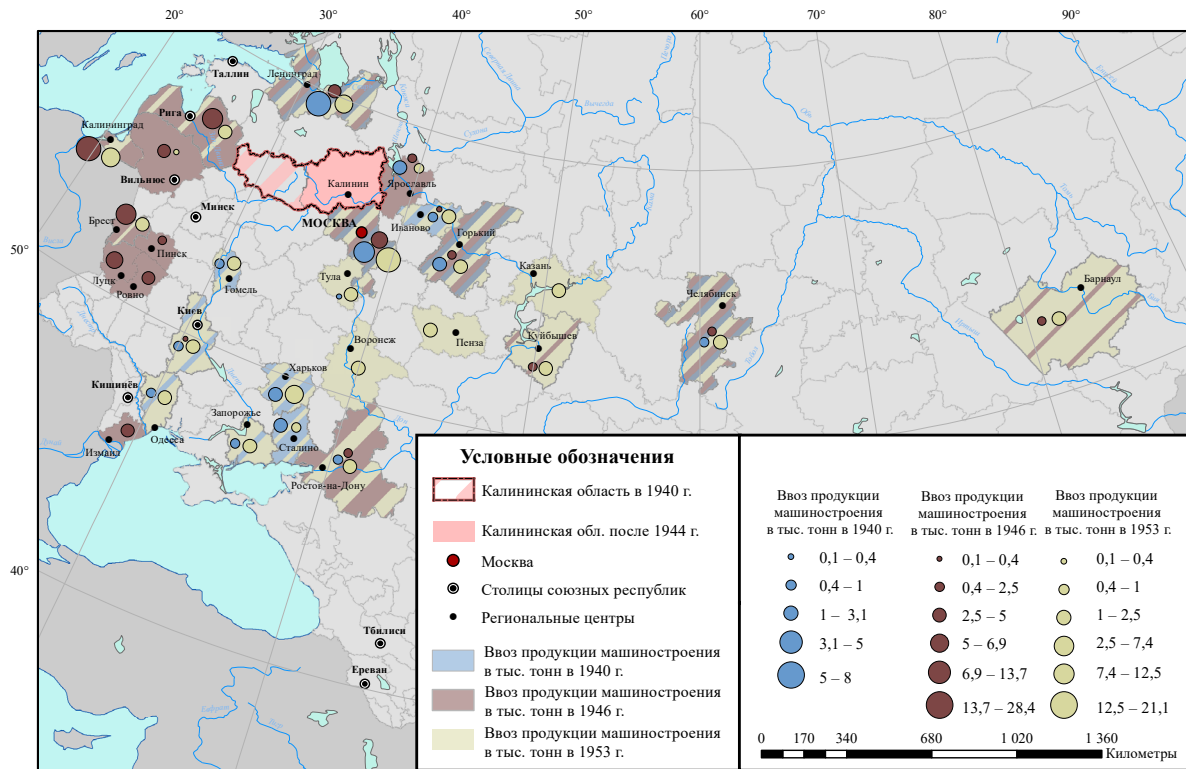


Рис. 10. Ввоз в Калининскую область и вывоз из Калининской области продукции машиностроения в 1940, 1946 и 1953 гг.

Fig. 10. The Import of machine-building products to and from the Kalinin Region in 1940, 1946, and 1953

Источник: Междурайонный обмен грузов по железным дорогам за 1940 г. М., 1941. С. 460–467; РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 2140. Л. 64–84; Д. 4472. Л. 85–105