
ИСТОРИЯ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

ЭВАКУАЦИЯ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ В 1941 Г.

М.Ю. Мухин

Центр изучения новейшей истории России и политологии
ул. Дм. Ульянова, 19, Москва, Россия, 117036

Статья посвящена процессу эвакуации авиапредприятий в начальный период Великой Отечественной войны. Рассматриваются вопросы предвоенной подготовки эвакуационных мероприятий вообще, специфические черты эвакуации именно авиапромышленности, ход и результаты практических шагов по перемещению производственных мощностей авиаиндустрии в восточные регионы СССР.

Ключевые слова: авиапромышленность, эвакуация, Великая Отечественная война.

В отношении эвакуации оборонных предприятий в начальный период войны существует два, в общем-то противоречащих друг другу, но мирно уживающихся в общественном сознании историографических мифа.

Согласно первому эвакуация была проведена по тщательно согласованному, заранее подготовленному плану – и только поэтому и увенчалась успехом.

Согласно второму перевезенные на восток заводы все, как один, разворачивались под открытым небом и начинали выпускать продукцию едва ли не из вагонов.

Хотя тематика эвакуации промышленности в годы Великой Отечественной войны относительно неплохо освещена в историографии, работ, посвященных конкретному ходу перемещения на восток производственных мощностей тех или иных оборонных отраслей, пока немного. В данной статье мы рассмотрим историю эвакуации авиаиндустрии.

Начало Великой Отечественной войны немедленно отразилось на функционировании советской авиапромышленности. Уже утром 22 июня 1941 г. состоялось экстренное заседание руководящего состава Наркомата авиапро-

мышленности (НКАП) (1). На этом заседании было решено разработать конкретные предложения, направленные на форсирование производства военной авиатехники, по каждому заводу и предприятию. К концу дня была составлена приблизительная программа действий в новых, военных, условиях.

Эта программа предусматривала, во-первых, всемерное ускорение строительства заводов-дублеров в восточных регионах страны, а также создание в этих регионах филиалов уже действующих предприятий. Такие филиалы предполагалось в дальнейшем использовать как базы на случай эвакуации. Во-вторых, программа предписывала срочно перебазировать вглубь страны авиазаводы и смежные с ними производства из приграничных областей. В-третьих, требовалось свернуть фундаментальные научно-исследовательские работы и те из опытно-конструкторских разработок, которые не сулили результатов в ближайшем будущем. Приоритет отдавался совершенствованию уже освоенных промышленностью моделей, а также наращиванию темпов выпуска. Наконец, в-четвертых, программа нацеливала на поиск и разработку различных заменителей авиаматериалов, дефицит которых тормозил рост авиавыпуска. Как будет показано ниже, основные пункты этой программы весьма быстро получили практическое воплощение.

Однако, разработав программу, НКАП не начал ее осуществление, так как для этого требовалась санкция руководства страны. Кроме того, было очевидно, что вопрос о переводе промышленности на военные рельсы должен решаться комплексно, в масштабах всего СССР. Между тем реакция на общегосударственном уровне запаздывала.

Только 30 июня 1941 г. (т.е. на восьмой день войны) для координации всех государственных органов в чрезвычайных условиях был создан чрезвычайный орган управления, обладавший всей полнотой власти – Государственный комитет обороны. А еще через 2 дня (2 июля) этому органу было вменено в обязанность назначать своих уполномоченных на оборонные и жизненно важные предприятия. По сути, к ГКО перешло руководство всей экономикой, военным производством, обороной, а в ведении СНК оставались отрасли, не связанные непосредственно с «оборонкой» (2).

Аналогичная заторможенность в мобилизации административного аппарата на решение задач военного времени наблюдалась и на местах. Скажем, В.Н. Парамонов отмечает, что до 29 июня в документах Куйбышевского обкома (3) вообще практически не упоминалось слово «война», а необходимость внести в текущую деятельность какие-то коррективы ввиду военного времени даже не обсуждалась (4).

Ситуация изменилась лишь после 29 июня, когда вышло совместное постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР, в котором, между прочим, говорилось: «...несмотря на создавшуюся серьезную угрозу для нашей страны, некоторые партийные, советские, профсоюзные и комсомольские организации и их руководители все еще не понимают смысла этой угрозы, еще не осознали значения этой угрозы, живут благодушно-мирными настроениями и не

понимают, что война резко изменила положение, что наша Родина оказалась в величайшей опасности и что мы должны быстро и решительно перестроить всю свою работу на военный лад» (5).

Впрочем, на практике перестройка партийной работы, даже и после принятия этого постановления, произошла оперативно далеко не везде.

Скажем, нарком авиапромышленности осенью 1941 г. столкнулся в уфимском обкоме со следующей ситуацией: «Приехал в обком и вдруг застал там необычную тишину и безлюдье. Времени только шесть вечера, а в обкоме почти никого. Зашел в приемную, спрашиваю:

– Можно ли переговорить с первым секретарем?

– Нет, хозяина не будет до восьми часов, он с пяти до восьми обедает.

Я был поражен. В бытность первым секретарем обкома в мирное время я никогда не уходил днем домой, хотя квартира была неподалеку, а обедал в обкомовской столовой и снова возвращался на работу. А тут во время войны – три часа на обед и на дневной сон?! Поверить в это не мог. Тем более после того, как только что видел напряженнейшую работу Куйбышевского обкома партии. Покоробило меня и выражение “хозяина не будет”. Ну, думаю, и нравы!

Не застав на месте первого секретаря, спрашиваю:

– А где секретарь по промышленности?

– Все будут в восемь вечера» (6).

Вообще первые недели войны характеризовались некоторым снижением уровня управляемости вообще, и в области авиастроения – в том числе.

Так, например, 27 июня 1941 г. СНК СССР поручил Госплану и НКАПу в 5-дневный срок подготовить предложения о замене дефицитных и импортируемых материалов и организации производства таких материалов. Однако готов этот документ был только 23 июля 1941 г. Характерно, что из 39 поручений СНК СССР отделу военного машиностроения Госплана, отданных с 22 июня по 10 августа 1941 г., своевременно было выполнено лишь одно (7).

Вопрос об эвакуации промышленности встал на повестку дня уже в первые дни войны.

Как уже говорилось выше, вопрос о «дублировании» заводов, то есть создании дублеров уникальных заводов, был поставлен в НКАП уже 22 июня 1941 г., причем одновременно началось обсуждение эвакуации предприятий НКАП (8) из Белоруссии (9).

24 июня 1941 г. постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР «для руководства эвакуацией населения, учреждений, военных и иных грузов, оборудования предприятий и других ценностей» при СНК СССР был создан Совет по эвакуации в составе Л.М. Кагановича (председатель), А.Н. Косыгина (заместитель председателя), Н.М. Шверника (заместитель председателя), Б.М. Шапошникова, С.Н. Круглова, П.С. Попкова, Н.Ф. Дубровина и А.И. Кирпичникова.

Несколько позднее в Совет по эвакуации были дополнительно введены А.И. Микоян (первым заместителем председателя), Л.П. Берия и М.Г. Первухин (заместитель председателя) (10). В тот же день, 24 июня, Политбюро приняло решение о «переброске оборудования авиазаводов в глубокий тыл» (11).

Вскоре после создания органа, ответственного за проведение эвакуации, процесс спасения населения и материальных ресурсов из угрожаемых территорий был хотя бы в общих чертах упорядочен. 27 июня Политбюро приняло план размещения эвакуированных авиазаводов (12). В тот же день СНК СССР принял решение о форсировании строительства новых авиазаводов, и о передаче в ведение НКАП ряда машиностроительных и станкостроительных предприятий.

Однако все эти многочисленные планы и постановления все еще оставались «вещью в себе», не претворяясь в конкретные мероприятия, во всяком случае в части, касающейся эвакуации.

Наконец, 2 июля 1941 г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) издали совместное постановление «О порядке вывоза и размещения людских контингентов и ценного имущества».

На следующий день ГКО приказал переместить 26 заводов НКВ (13), а еще через 2 дня настал черед НКАП.

5 июля 1941 г. наркому авиапромышленности А.И. Шахурину СНК СССР было поручено начать эвакуацию авиапроизводств из угрожаемых районов (14). Таким образом, хотя вопрос о скорейшей эвакуации авиазаводов был рассмотрен НКАП еще 22 июня, правительственное решение последовало лишь две недели спустя. Нельзя не признать, что это промедление имело самые негативные последствия.

Через несколько дней в структуре НКАПа были разработаны правила эвакуации грузов и их охраны в пути. Синхронно создавался институт уполномоченных НКАП по эвакуации и организации производства на новом месте. Эвакуация осуществлялась по мере продвижения фронта на восток. При этом в первую очередь эвакуации подлежали предприятия, находившиеся в наибольшей близости к фронту. Первыми начали эвакуацию ленинградские авиазаводы и самое западное авиамоторостроительное предприятие (табл. 1) (15).

Таблица 1

Время эвакуации ленинградских авиазаводов

№ завода	Дата начала эвакуации
23	9 июля
234	10 июля
387	29 июля
47	3 августа
29	10 августа

Насколько это было возможно в конкретных обстоятельствах, руководство наркомата стремилось проводить эвакуацию каждого завода поэтапно.

В первую очередь вывозились подсобное и незадействованное в производстве основной продукции оборудование; сырье, материалы и документация; сотрудники, занятые на вспомогательных работах; члены семей персонала предприятия. Такой порядок позволял, с одной стороны, сохранять ритмичность производства и продолжать выпуск авиатехники по суточному графику (16), а с другой – создавал в тылу эвакуационную базу, на которую впоследствии перемещалось и основное производство.

Такой порядок эвакуации, по замыслу составителей, позволял не снижать темпов авиавыпуска, а уже через полтора месяца запустить на новом месте полноценный авиазавод (17).

Первое решение о крупномасштабной эвакуации сразу нескольких авиапредприятий было принято 20 июля 1941 г. В этот день ГКО приняло решение о переброске в восточные регионы страны 11 авиазаводов, находившихся в опасной близости к фронту (18). Именно эту дату можно считать началом крупномасштабной эвакуации авиапромышленности на восток. Наконец, 16 августа был принят мобилизационный план советской промышленности на IV квартал 1941 г. Важной частью этого плана был раздел об организации эвакуации промышленных предприятий на восток страны.

В осуществлении эвакуации (там, где логику эвакуационных процессов диктовала не военная необходимость) можно выделить два этапа.

На первом, в июле–сентябре 1941 г. эвакуировались в основном малые предприятия, производившие комплектующие и агрегаты. Так как их станочный парк и персонал были сравнительно малочисленны, эти предприятия относительно быстро налаживали производство на новом месте и приступали к выпуску продукции. Например, в июле из Киева в Куйбышев были вывезены рабочие и оборудование завода № 454, производившего прицелы к авиационному вооружению, и уже в августе это предприятие на треть перевыполнило программу (19).

Особое внимание уделялось эвакуации предприятий I Главного управления (20), функционирование которых имело решающее значение на тот момент. Уже к 4 сентября 1941 г. практически все малые заводы Главка уже завершили эвакуацию.

Из Ленинграда были вывезены заводы № 23 (21), 47, 387, из Москвы – № 81, из Киева – № 43, из Днепропетровска – № 165, из Таллинна, Риги и Каунаса были вывезены соответственно заводы № 463, 464 и 465. Из перечисленных заводов к началу сентября не завершил эвакуационные мероприятия лишь № 47.

С другой стороны, некоторые заводы в ходе эвакуации потеряли самостоятельность. Так, предприятие № 81 было эвакуировано в Омск, где влилось в завод № 166. Днепропетровский завод № 165, вывезший все свои 225 станков, влился в Саратов в завод № 292. Что касается завода № 47, то его 6 эшелонов (1900 чел. и 175 единиц оборудования) были отправлены в

Оренбург (Чкалов), 12 станков и 350 чел., оставшиеся в Ленинграде, образовали на базе завода № 47 ремонтную базу ВВС (22).

Второй этап эвакуации пришелся на октябрь 1941 г. – январь 1942 г. В этот период осуществляется перебазирование крупнейших заводов, имевших определяющее значение для авиавыпуска. ГКО настаивало, чтобы в крупнейшие центры сосредоточения эвакуируемых оборонных предприятий делегировались заместители профильных наркомов с небольшим аппаратом, которые должны были руководить воссозданием оборонных производств. Известно, что таким представителем НКАП в Новосибирске был А.С. Яковлев.

Приближение войск вермахта к Москве поставило под угрозу крупнейшие предприятия страны. Поэтому 10 октября 1941 г. ГКО принял постановление об осуществлении крупномасштабной эвакуации. После этого перебазирование авиапромышленности и смежных предприятий приняла массовый характер. Требовалось переместить в восточные регионы страны комплекс производств, дававших 75% довоенного авиавыпуска (23).

В сентябре – начале октября 1941 г. началось крупномасштабное перебазирование авиапроизводств Ленинграда, Харькова, Таганрога, Калуги, Москвы, Запорожья и других городов Украины и центральной России.

Важно отметить, что авиазаводы Москвы начали эвакуировать уже с 8 октября 1941 г., то есть намного раньше прочих столичных предприятий (24). Подавляющее большинство оборудования московских авиазаводов было вывезено к началу ноября.

В Поволжье, Сибири, Средней Азии, Закавказье и на Урале эвакуируемые заводы размещались на территориях других авиазаводов или родственных по профилю производства предприятий, на площадках новостроек, а иногда – и на совершенно новых, непригодных для авиапроизводства площадях. Перебазирование аппарата собственно НКАП из Москвы в Саратов началось 14 октября 1941 г.

По данным Н.С. Симонова (25), на начало октября 1941 г. планы эвакуации оборонных предприятий предусматривали переброску в восточные регионы приблизительно двух третей всей «оборонки» (табл. 2).

Таблица 2

План эвакуации авиапредприятий

Наркомат	Предприятий всего	Предприятий действующих	Предприятий эвакуируемых
НКАП	139	21 (15) (26)	118 (85)
НКТП	27	11 (41)	16 (59)
НКВ	58	26 (45)	32 (55)
НКБ	65	16 (25)	49 (75)
НКМВ	147	75 (51)	72 (49)
НКС	69	28 (41)	41 (59)
Всего	501	177 (35)	328 (65)

В силу различных причин эти планы не удалось выполнить в полном объеме (скажем, не удалось вывести ленинградскую группу минометных заводов), однако данная таблица позволяет сделать несколько важных выводов.

Во-первых, на 1941 г. авиапромышленность была наиболее «дробной» подотраслью «оборонки». Если прочие наркоматы располагали сравнительно небольшим (30–60) числом предприятий (хотя сами эти предприятия вполне могли относиться к индустриальным гигантам), то НКАП строился на базе кооперации почти 140 заводов.

Таким образом, даже если абстрагироваться от проблем поставок от наркоматов-смежников, только внутриотраслевая кооперация ставила авиапредприятия в положение крайней чувствительности к надежности производственных цепочек. Разрыв таких цепочек бил по авиазаводам существенно ошутимей, чем по предприятиям других отраслей «оборонки».

Во-вторых, если подавляющее большинство подотраслей оборонного комплекса должны были эвакуировать около 50–60% производственных единиц, то наркоматы боеприпасов и авиапромышленности получили предписание о практически поголовном переезде на новые места дислокации. Причем для НКАП удельный вес эвакуируемых предприятий был вообще наивысшим среди всех подотраслей «оборонки».

Разумеется, в этой ситуации на надежную работу производственных цепочек и ритмичные поставки полуфабрикатов и комплектующих рассчитывать было бессмысленно. То есть именно авиапромышленность, наиболее уязвимая с точки зрения разрыва производственных связей, ставилась в ситуацию, при которой такой разрыв был наиболее вероятен. Это сочетание было обусловлено объективными причинами – уже летом 1941 г. 94% функционировавших авиапредприятий оказались или в зоне боевых действий, или в прилегающих к фронту регионах; однако объективность причин несколько не снижала остроту положения. Все это не могло не поставить перед руководством НКАП целый комплекс крайне сложных вопросов и задач, от разрешения которых напрямую зависело, сохранится ли авиаиндустрия СССР как дееспособный экономический организм или нет.

К сожалению, далеко не всегда поэтапная эвакуация проходила в соответствии с планом.

Так, например, демонтаж и погрузка в вагоны оборудования основных производств запорожских заводов № 29 и 457 были осуществлены только в сентябре 1941 г. К этому моменту немецкие войска уже прорвались на правобережье Днепра и заняли пригороды Запорожья. В результате погрузка и вывоз оборудования шли под артиллерийским и даже минометным обстрелом противника. Рабочие предприятия были вынуждены вместе с красноармейцами сдерживать неприятельские авангарды в предместьях, пока на вокзале продолжалась погрузка оборудования в эшелоны (27). Несмотря на это, демонтаж оборудования был завершен в 4 дня, а его вывоз – за 11 дней (28).

Дополнительную сложность этому процессу добавляло то обстоятельство, что промышленных центров, способных адекватно принять и обеспечить необходимой инфраструктурой эвакуируемые заводы, было не так уж много. В ряде случаев восточные города оказались в известной степени перегружены эвакуируемыми предприятиями, что вело к своеобразной конкуренции за условия размещения, энергию, условия размещения персонала и прочие ресурсы. Скажем, в Киров были переброшены четыре авиационных завода (29), завод «Красный инструментальщик», кабельный завод, Коломенский машиностроительный, Белохолунский завод тяжелого машиностроения, шинный, автокузовной и еще ряд заводов (30).

При размещении на новых площадках предпочтение отдавалось именно головным предприятиям, а заводам, выпускавшим комплектующие и агрегаты, приходилось потесниться. Скажем, московские авиазаводы № 1 и 24 разместились на площадях недостроенных куйбышевских заводов № 122 и 337. В то же время завод № 230, выпускавший радиоаппаратуру, разместили в здании ветеринарного техникума, авиаагрегатный № 213 – в здании бывшего мясокомбината и т.п. (31). Ряд авиапредприятий были вынуждены разместиться на территориях клубов, ликероводочных и стекольных заводов, мебельных фабрик и т.д. (32). В отдельных случаях таким заводам приходилось обживать подземные туннели, а то и вовсе разворачиваться под открытым небом (33).

Ввиду этого для организации размещения и налаживания межзаводской кооперации между авиастроительными, авиамоторными и авиаагрегатными заводами в восточной части страны был создан специальный межотраслевой главк, в обязанности которого было вменено в контакте и взаимодействии с местными органами власти обеспечить снабжение комплекса авиапредприятий всем необходимым (34).

При анализе хода эвакуации следует учитывать, что, по сути, эвакуация промышленности в 1941 г. представляла собой грандиозную импровизацию, крайне слабо и, можно сказать, лишь «пунктирно» подготовленную заранее. Хотя последние эвакуационные планы относятся, видимо, к 1937 г. (35), А.А. Мелия, посвятивший изучению советских эвакуационных планов специальное исследование, останавливает детальное изложение генезиса эвакуационного планирования на 1932 г., мотивируя это тем, что в дальнейшем очередной ежегодный план, как правило, механически воспроизводил план прошлого года. Не учитывались ни возросший объем грузоперевозок, ни увеличение числа заводов, оборудования и персонала, ни изменившиеся производственные цепочки.

Г.А. Куманев отмечает, что накануне войны некоторая работа по подготовке эвакуационных мероприятий шла, но в то же время признает, что на 22 июня 1941 г. никаких завершенных и утвержденных эвакуационных планов не существовало (36).

В январе 1939 г. Военно-промышленная комиссия при Комитете Обороны приняла Положение об эвакуации промышленных предприятий из уг-

рожаемых зон (37). Однако данный документ лишь очерчивал общие правила проведения эвакуации, оставляя непосредственные директивы на долю эвакуационных планов, которые только предполагалось создать и увязать.

Более того, даже в такой, методологической постановке, были допущены существенные просчеты. Так, Положение об эвакуации допускало начало эвакуации только в условиях непосредственной угрозы предприятию «в пределах административных единиц, на территории которых они расположены». То есть вопрос о заблаговременной эвакуации не ставился, а вывозить заводы изначально предполагалось в аварийном порядке, в ситуации, когда неприятель уже как минимум, бомбит место первоначальной дислокации.

Исчерпывающую характеристику уровню планирования эвакуационных мероприятий дал Н.Ф. Дубровин (38): «конкретными, заблаговременно разработанными эвакуационными планами на случай неблагоприятного хода военных действий мы не располагали. Положение осложнялось тем, что многие предприятия прифронтовых районов до последней возможности должны были давать продукцию для обеспечения нужд обороны. Наряду с этим нужно было своевременно подготовить оборудование промышленных объектов к демонтажу и эвакуации, которую приходилось часто осуществлять под артиллерийским обстрелом и вражескими бомбардировками. Между тем необходимого опыта планирования и проведения столь экстренного перемещения производительных сил из западных районов страны на восток у нас не было. Помню, как по заданию директивных органов мы специально разыскивали в архивах и библиотеках Москвы, в том числе в Государственной библиотеке им. В.И. Ленина, хотя бы отрывочные сведения об эвакуации во время первой мировой войны, но найти почти ничего не удалось. Опыт приобретался в ходе военных действий» (39).

М.Н. Потемкина отмечает, что уже в июле 1941 г. первый комплексный план эвакуации населения и материальных ценностей был в общих чертах составлен. Однако при его разработке авторы плана исходили из того, что неприятельское наступление будет в кратчайшие сроки остановлено (40). Поэтому эвакуационные мероприятия распространялись лишь на прифронтовые (на тот момент) районы, а эвакуируемое имущество и население должны были вывозиться на восток на сравнительно небольшое расстояние. Основная масса эвакуационных потоков направлялась в Поволжье, менее четверти – на Урал, а Сибирь и Средняя Азия вообще практически не рассматривались (41). Разумеется, ход боевых действий достаточно быстро развеял эти оптимистические ожидания, и, соответственно, план июля 1941 г. пришлось отложить в сторону.

В результате вышеописанных обстоятельств в 1941 г. план эвакуационных мероприятий пришлось как выполнять, так и разрабатывать в условиях спешки и аврала. Разумеется, при этом не могло обойтись без многочисленных накладок и ошибок.

Главный технолог завода № 22 М.П. Семенов указывал впоследствии: «Если бы с первого дня дана была четкая команда, то эвакуация прошла бы организованно» (42).

Семенову было о чем сетовать, так как, по его словам, до Казани дошло не более 20–25% материалов цеха холодных штампов; остальная часть либо осталась в Москве, либо была потеряна по дороге.

К сожалению, этот эпизод был не единичным.

Так, в записке секретаря Саратовского обкома ВКП(б) отмечалось, что авиаприборный завод № 213 «растерял при эвакуации в г. Энгельс 50% квалифицированной рабочей силы, а многие поставленные позднее на фундамент и подключенные к электричеству станки оказались без оснастки» (43).

Тем не менее к январю 1942 г. в восточные регионы страны было перевезено и вскоре введено в строй 1523 завода, в том числе 1360 – оборонных (44). К концу 1941 г. на месте осталось лишь 30% предприятий оборонных наркоматов (45). С учетом аврального характера осуществляемой эвакуации такой успешный результат можно считать грандиозной победой, которая, в конечном счете, во многом предопределила победу в Великой Отечественной войне в целом.

Что касается собственно авиапромышленности, то следует признать, что основная масса авиадвигательных и самолетостроительных предприятий, эвакуированных на восток, к декабрю 1941 г. сумела перебросить на новые площадки основной комплекс оборудования, а в январе–феврале 1942 г. – завершила монтажно-строительные работы и возобновила авиавыпуск (46).

На 25 декабря 1941 г. из отправленных в эвакуацию 39 814 единиц оборудования 28114 уже были смонтированы на новом месте, а 15 773 – введены в строй и давали продукцию. Из 180 существовавших к началу войны предприятий авиастроения функционировали 125. Остальные были консервированы, ликвидированы или слиты с другим заводами.

Всего было эвакуировано 85% авиапредприятий, а также большое количество смежных производств. С июля по декабрь 1941 г. в эвакуацию было направлено свыше 100 авиапредприятий (47). 11 декабря 1941 г., ввиду поражения вермахта под Москвой, было решено прекратить вывоз оборудования из столицы.

Первый этап эвакуации завершился. Теперь на первый план вышла проблема организации массового производства авиатехники в восточных регионах страны. Победа в Московском сражении позволила зимой 1941/1942 г. начать реэвакуацию научно-исследовательской базы НКАП, завершившуюся к концу 1942 г. (48).

Эвакуация советской авиапромышленности, проведенная во второй половине 1941 г., стала своеобразным военно-экономическим чудом.

Как уже говорилось выше, эвакуация оборонных отраслей промышленности вообще представляла собой грандиозную импровизацию, осуществлять которую пришлось в запредельно тяжелых условиях. Очевидно, что

планы советского руководства вообще не предусматривали сколько-нибудь масштабной эвакуации промышленности, во всяком случае такое планирование считалось малоактуальным. Поэтому проведение эвакуационных мероприятий сопровождалось массой ошибок, нестыковок и недоразумений. В то же время вызывает сомнение, что динамичное планирование эвакуации к любому желаемому моменту, учитывающее ежегодные изменения в экономике и логистики, вообще было возможно без применения современной вычислительной техники.

Таким образом, вероятно, правильней будет говорить не об упущениях сталинского руководства в деле подготовки эвакуации, а об объективной невозможности полноценной подготовки перемещения значительной части промышленности в восточные регионы страны. Однако для авиапрома, в силу высокой дробности производств, и особой важности бесперебойности контрагентских поставок эта операция была в наибольшей степени трудна и рискованна. То, что этот титанический труд увенчался победой – стало одним из величайших достижений советской промышленности, в значительной степени предопределившим победу нашей страны в Великой Отечественной войне.

Сталинская модель управления, нередко буксовавшая в условиях мирной жизни, в кризисный момент продемонстрировала свои лучшие качества, сумев сконцентрироваться на главной цели, и осуществить поставленные перед ней задачи, невзирая на материальные потери и объективные трудности.

По сути, эвакуация вообще, и эвакуация авиапромышленности в частности, стала триумфом людей – управленцев, рабочих, инженеров, – сумевших сделать невозможное.

ПРИМЕЧАНИЯ

- (1) Самолетостроение в СССР. 1917–1945. – М., 1994. – Кн. 2. – С. 207.
- (2) *Парамонов В.* Россия в 1941–1945 гг.: проблемы индустриального развития. – Самара, 1999. – С. 156.
- (3) Строго говоря, В. Парамонов распространяет тезис о неупоминании войны на все партийные документы, но так как примеры он приводит исключительно из материалов Куйбышевского обкома, мы предпочитаем более узкую трактовку.
- (4) *Парамонов В.* Россия в 1941–1945 гг... – С. 176.
- (5) Цит. по: *Парамонов В.* Россия в 1941–1945 гг... – С. 177.
- (6) *Шахурин А.И.* Крылья победы. – М., 1985. – С. 133.
- (7) *Парамонов В.* Россия в 1941–1945 гг... – С. 184.
- (8) Речь шла о заводах по выпуску авиафанеры и дельтадревесины.
- (9) *Куманев Г.А.* Говорят сталинское наркомы. – Смоленск, 2005. – С. 200.
- (10) *Куманев Г.А.* Война и эвакуация в СССР. 1941–1945 гг. // Новая и Новейшая история. – 2006. – № 6.
- (11) *Куманев Г.А.* Говорят сталинское наркомы. – Смоленск, 2005. – С. 201.
- (12) *Чадаев Я.Е.* Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). – М., 1985. – С. 223.

- (13) История Великой Отечественной войны Советского Союза. – М., 1963. – Т. 2. – С. 141, 143.
- (14) Самолетостроение в СССР... – С. 212.
- (15) ГАЭ. – Ф. 8044. – Оп. 1. – Д. 2807. – Л. 16.
- (16) Характерно, что задание по суточной сдаче авиапродукции на период эвакуации, как правило, не снижалось.
- (17) *Захарченко А.В.* Формирование авиапромышленного комплекса в Поволжье накануне и в годы Великой Отечественной войны (1940–1942 гг.). – Самара, 2004. – С. 13.
- (18) Самолетостроение в СССР... – С. 212.
- (19) *Захарченко А.В.* Формирование авиапромышленного комплекса... – С. 10.
- (20) Ведало выпуском истребителей.
- (21) Этот завод затруднительно отнести к «малым», скорее тут речь шла о приоритетной эвакуации ленинградских заводов, как находящихся в приграничьи.
- (22) РГАЭ. – Ф. 8044. – Оп. 1. – Д. 4191. – Л. 38–39.
- (23) Самолетостроение в СССР... – С. 211.
- (24) Там же. – С. 213.
- (25) *Симонов Н.С.* Военно-промышленный комплекс СССР в 1920–1950-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. – М., 1996. – С. 140.
- (26) Для наглядности в скобках приводится удельный вес (в %) действовавших и эвакуируемых заводов данной отрасли.
- (27) Запорожская область в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): Сб. док-тов. – Запорожье, 1959. – С. 56, 57, 170.
- (28) Самолетостроение в СССР... – С. 212.
- (29) № 32, 266, 444, 476. В результате слияний предприятий свои номера сохранили лишь авиазаводы № 32 и 266, поэтому формально в городе насчитывалось лишь 2 авиапредприятия.
- (30) Очерки истории Кировской области. – Киров, 1972. – С. 361.
- (31) *Захарченко А.В.* Формирование авиапромышленного комплекса... – С. 12.
- (32) РГАЭ. – Ф. 8044. – Оп. 1. – Д. 2826. – Л. 11–20.
- (33) Самолетостроение в СССР... – Кн. 2. – С. 216.
- (34) РГАЭ. – Ф. 4372. – Оп. 93. – Д. 313. – Л. 155.
- (35) *Мелия А.А.* Мобилизационная подготовка народного хозяйства СССР. – М., 2004. – С. 21.
- (36) *Куманев Г.А.* Война и эвакуация в СССР. 1941–1945 гг. // Новая и Новейшая история. – 2006. – № 6.
- (37) *Быстрова И.В.* Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930–1980-е годы). – М., 2006. – С. 161.
- (38) На 1941 г. – заместитель наркома путей сообщения и начальник Грузового управления НКПС.
- (39) Эшелоны идут на Восток: Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941–1942 гг. – М., 1966. – С. 208–209.
- (40) Это само по себе довольно странно, так как уже 27 июня было принято решение об эвакуации из Москвы Алмазного фонда и государственных запасов драгоценных металлов и камней (см.: Эшелоны идут на восток... – С. 72).
- (41) *Потемкина М.Н.* Эвакуация в годы Великой Отечественной войны на Урале: люди и судьбы. – Магнитогорск, 2002. – С. 51–52.

- (42) Цит. по: *Захарченко А.В.* Формирование авиапромышленного комплекса... – С. 13.
(43) Там же.
(44) *Быстрова И.В.* Советский военно-промышленный комплекс... – С. 193.
(45) Там же. – С. 194.
(46) *Захарченко А.В.* Формирование авиапромышленного комплекса... – С. 15.
(47) Самолетостроение в СССР... – С. 214.
(48) Там же. – С. 219.

AIRCRAFT INDUSTRY EVACUATION IN 1941

M.Yu. Mukhin

Centre of Research of Contemporary History of Russia and Political Science
Institute of Russian History of Russian Academy of Sciences
Dmitry Ulyanov Str., 19, Moscow, Russia, 117036

The article is devoted to the evacuation process of aircraft plants at the beginning of the Great Patriotic War. The author considers the issues of the prewar preparation of the evacuation process in general, the specific features of particularly aircraft industry evacuation, the course and results of the practical moves on transferring the production of aircraft industry to the eastern regions of the USSR.

Key words: aircraft industry, evacuation, Great Patriotic War.