

Институализация экономического пространства советского государства в период индустриализации 1920-1930 гг.

© 2012 В.Н. Парамонов
доктор исторических наук, профессор
Самарский государственный университет
E-mail: parvja@mail.ru

В статье рассматриваются особенности институализации экономического пространства СССР в период индустриализации, анализируются проблемы районирования и размещения производительных сил.

Ключевые слова: институализация, государство, план, районирование, размещение производительных сил.

Институализация экономического пространства имела и имеет для России с ее огромной и неоднородной территорией большое значение. По отношению к многомерному экономическому пространству российское государство исторически выполняло центрирующую и организующую функции, что, как отмечается в литературе, отличало нашу страну от многих других стран¹. Огромная территория уже на первых этапах становления государства требовала создания административных органов для сбора налогов и управления всеми социально-экономическими процессами. Поэтому возникла необходимость деления России на административные единицы.

Эпоха экстенсивного (колониального) освоения территорий, когда масштаб владений предопределял статус и хозяйственную мощь той или иной страны, закончилась на рубеже XIX и XX вв. В условиях индустриального развития территория становилась той физической платформой, на которой происходило размещение производительных сил. Можно согласиться с суждениями ряда экономистов о том, что «преимущества, которыми наделено экономическое пространство, способствуют концентрации производителей, формируя сначала город, а затем и экономический район»².

Огромные географические размеры России вели к своеобразной индустриальной разреженности ее пространства. Особенности последнего являлись: широтная зональность, при которой главная индустриальная полоса СССР формировалась в главной полосе расселения (от центральных районов РСФСР через Среднее Поволжье до Среднего и Южного Урала); европейско-азиатская асимметрия, при которой на европейскую часть России приходился основной промышленный потенциал; глубинность, т.е. удаленность от морей и границ многих индустриальных центров (Среднее Поволжье, Урал, Западная Сибирь).

30 декабря 1922 г. на I Всесоюзном съезде Советов был создан СССР. Объединение советских республик в одно союзное государство диктовалось, в частности, исторически сложившимся территориальным разделением труда между отдельными частями страны. В 1924 г. была принята Конституция СССР, провозглашавшая курс на единое пространство.

Существование единого экономического пространства оказало решающее влияние на общий уровень хозяйственного развития государства, способствовало динамичному экономическому росту, увеличению ВВП, что вело к усилению экономической мощи и повышению промышленных возможностей страны.

Развитие регионов, экономических районов подчинялось глобальным интересам - индустриализации, наращиванию оборонного потенциала. Политика партийно-государственных органов проявлялась как комплекс мер, регулирующих социально-экономическое развитие территорий в СССР путем плановых, нормативных действий в рамках территориальных схем размещения и развития производительных сил. Эти действия определялись прежде всего социально-экономическими и иными директивами, устанавливавшими приоритетность развития отдельных районов. Обеспечивался контроль государства над стратегическими и структурообразующими объектами и природными ресурсами, функционированием существующего магистрального транспорта, энергетической системой и основными коммуникациями связи.

В настоящей статье автор останавливается на двух аспектах проблемы: районировании и размещении производительных сил. В 1920-х гг. в основу районирования был положен принцип экономической законченности. «Этот принцип экономической законченности, - говорилось в решении Комиссии по районированию, - дает

возможность построить далее на хорошо подобранном комплексе местных ресурсов, капитальных ценностей, принесенных со стороны, новой техники и общегосударственного плана народного хозяйства проект хозяйственного развития района на базе наилучшего использования всех возможностей при наименьших затратах. При этом достигаются и другие весьма важные результаты: районы до известной степени специализируются в тех отраслях, которые в них могут быть развиты наиболее полно, а обмен между районами ограничивается строго необходимым количеством целесообразно направленных товаров. Районирование таким образом позволит установить теснейшую связь между природными ресурсами, навыками населения, накопленными предыдущей культурой ценностями, новой техникой и получить наилучшую производственную комбинацию, проводя, с одной стороны, целесообразное разделение труда между отдельными областями и, с другой - организуя область в крупную комбинированную хозяйственную систему, чем достигается, очевидно, лучший результат³.

Однако сетка экономических районов в СССР неоднократно пересматривалась, изменялись их количество, границы, уточнялся состав крупных районов. Первый пятилетний план (1929-1932) был составлен по 24 районам, второй - по 32 районам и зоне Севера, третий (1938-1942) - по 9 районам и 10 союзным республикам. Это было связано с тем, что происходили существенные изменения в целевых установках экономико-пространственного развития СССР. Позиции здесь были различны. Одна имела под собой в качестве методологического основания концепцию экономического районирования, а другая - внеэкономические факторы.

Укрупненные края и области создавались для управления всем народным хозяйством региона, включая, прежде всего, тяжелую промышленность, но с переходом к отраслевому управлению через наркоматы такие крупные регионы стали не нужны. Возник даже термин "местное хозяйство", который подразумевал, что большая часть региональной экономики выведена из-под контроля местных властей и управляется непосредственно из Москвы. В новых условиях, с началом индустриализации, удобнее было управлять из центра именно мелкими, не претендующими на самостоятельность, территориальными образованиями. Сама идея тотального "огосударствления", управления страной из единого центра, всеобъемлющего учета и уравнительного распределения на практике была заимствована из системы "военного коммунизма".

Начиная с 1931 г. только что созданные края и области стали подвергаться дроблению, а уже в 1937-1944 гг. это дробление приобрело прогрессирующий характер. Края как системообразующий элемент административно-территориального деления практически исчезли. Их осталось только 6: Краснодарский, Ставропольский, Алтайский, Красноярский, Хабаровский и Приморский, - как правило, там, где существовали автономные области, причем все эти края были значительно меньше по размерам первоначальных. "Большие" области и края, созданные в 1923-1929 гг., к 1937 г. все были ликвидированы. Их заменили области, значительно меньшие по размерам и создававшиеся во многом по политическим основаниям вопреки экономическим основаниям. Можно согласиться с тезисом М.А. Комаровой о том, что в СССР ни один "регион практически не мог быть самодостаточным. Подавляющее число таких экономических связей складывалось директивно, и не всегда они были экономически рациональными"⁴.

Среди отечественных ученых и политиков в 1920-х гг. наметились два подхода к размещению производительных сил. Первый провозглашал равномерное размещение производительных сил, исходя из того, что грядущий коммунизм станет эрой всеобщего отмирания и стирания различий, из необходимости иметь развитый по всей территории оборонный промышленный комплекс. Второй проявлялся в концепции эффективной пространственной концентрации производительных сил, призыве интенсивнее использовать экономику европейской части СССР.

В советский план электрификации ГОЭЛРО были включены дополненные дореволюционные положения о равномерном размещении объектов энергетического хозяйства по всей территории страны⁵.

Профессор Я.Б. Диманштейн выдвинул во второй половине 1920-х гг. теорию "оптимальных районов". Согласно ей развитие крупного промышленного производства возможно лишь в нескольких районах страны. Критерием оптимальности района он объявлял наименьшую себестоимость продукции в местах ее потребления. Оптимальным районом считался тот, который характеризовался территориальной близостью источников сырья и топлива, благоприятным географическим положением в отношении исторически сложившихся рынков сбыта и наличием квалифицированной рабочей силы⁶. Таким оптимальным районом Я.Б. Диманштейн и П.И. Фомин считали в первую очередь Украину. Развитие же других районов, по их мнению, задерживает рост оптимальных промышленных

районов и понижает темпы индустриализации всего народного хозяйства в целом⁷.

Согласно теории оптимальных районов Сибири отводилась роль сырьевого придатка⁸. Согласно теории равновесия промышленность должна была концентрироваться в старых промышленных центрах и районах, так как здесь были квалифицированная рабочая сила и высокая степень агломерации.

Иная точка зрения была у экономиста К. Клименко, отмечавшего, что индустриальное многоцентрие необходимо как для интенсивной индустриализации, так и для “обеспечения наибольшей хозяйственной устойчивости и имеет большое политическое и военное значение”⁹. С. Бессонов, исходя из требования минимальных транспортных затрат, выступал за исключительное развитие промышленности в восточных районах и заявлял о необходимости “самым решительным образом рвать со старыми районами, смело и решительно размещать наши новые капиталовложения в тех новых районах, которые каждый день открывают перед нами неисчерпаемые ресурсы своих естественных богатств”¹⁰.

В 1930-е гг. был сделан вывод о непосредственной зависимости размещения от законов развития того или иного способа производства¹¹. И. Блюмин писал, что “социалистическое размещение является плановым размещением, подчиненным задачам наибольшего роста и укрепления социалистического сектора”. Б.Н. Жданов считал, что главным фактором географического распределения промышленности являются общехозяйственные и политические директивы высшего планового руководства. С. Детина отмечала: “Закон социалистического размещения производительных сил СССР не есть какой-то объективный закон, совершающийся помимо нашей воли. Социалистическое размещение производительных сил является результатом всего сознательно осуществляемого нами социалистического строительства”¹².

Не было единства по поводу размещения промышленности и среди партийно-государственных руководителей. На XIII съезде РКП(б) (1924) обращалось внимание на необходимость промышленного развития как старых промышленных центров, так и отстающих в индустриальном отношении районов¹³. На XV конференции ВКП(б) (1927) указывалось на опасность преимущественного строительства новых заводов “только в тех районах, где промышленность была сконцентрирована в прежнее время”¹⁴. Но поскольку многие из партийных и государственных руководителей в 1920-е гг. еще опирались на региональную поддержку, они открыто стремились отсто-

ять интересы того или иного района. Достаточно просмотреть стенограммы съездов и конференций коммунистической партии конца 1920-х - начала 1930-х гг., чтобы увидеть, что представители Украины требовали усилить промышленное строительство именно в их республике. На XV съезде ВКП(б) (1927) в выступлении ряда делегатов шла речь о преимущественной концентрации промышленности в южных, более развитых промышленных районах страны¹⁵.

Авторы “Материалов к пятилетнему плану развития промышленности СССР”, подготовленных в Высшем совете народного хозяйства, предусматривали незначительный сдвиг в территориальном распределении промышленности. По их мнению, при составлении плана надо определить районы, имеющие “преимущественное право на индустриализацию”, с учетом минимальных издержек производства и высокого уровня агломерации промышленности, поэтому за старыми центрами “еще на долгое время должна быть сохранена роль опорных пунктов в последующем развитии народного хозяйства Союза”. Намечалось и соответствующее распределение капиталовложений: Центральная промышленная область - 22 %, Украина - 20 %, Сибирь - 3,8 %¹⁶.

Противоположной была позиция С.Г. Струмилина и В.И. Межлаука. “Надо в новых районах, - говорил Струмилин, - делать вложения в промышленность общесоюзного значения и закладывать там фундамент крупной промышленности”¹⁷. Г.М. Кржижановский при обсуждении генерального плана развития промышленности Сибири на 1928/29-1942/43 гг. в президиуме Госплана СССР отмечал: “Мы дадим Сибири возможность развития использование своих сказочных богатств, и она должна будет перевернуть хозяйство всего Союза. По сути дела, мы в Сибири приступаем к строительству еще одной страны, страны, которая должна будет явиться станковым хребтом не только нашей энергетики, но и защитой, нашим оплотом в мировой борьбе”¹⁸. Такая точка зрения отражала позицию руководителей Урала, Сибири, Поволжья, стремившихся к промышленному развитию регионов¹⁹.

Если в первой и второй пятилетках новые предприятия в РСФСР строились главным образом в местах концентрации рабочей силы (Центр, Северо-Запад) и огромных сырьевых и топливных ресурсов (Донбасс, Урал, Кузбасс), то третий пятилетний план предусматривал высокие темпы промышленного развития не только Поволжья, Урала, Кузбасса, Дальнего Востока, европейского Севера, но и автономных республик, областей, отстававших в индустриаль-

ном отношении - Калмыкии, Хакасии, Ойротии, Удмуртии и др. Предполагалось создать "мощные экономические очаги" (термин документа. - *В.П.*) в районах Восточной Сибири и Дальнего Востока, Европейского Севера и Северо-Запада, Поволжья²⁰.

Развитие базовых отраслей осуществлялось под углом зрения, прежде всего, военной и лишь затем экономической целесообразности. Так, было принято решение о развертывании второй промышленной и сырьевой базы на Урале и в Сибири, а также хозяйственном освоении Севера, хотя в силу инфраструктурной неразвитости этих регионов капиталовложения в европейской части страны были бы экономически намного эффективнее. Теми же военными соображениями было продиктовано и решение о сокращении в течение второй пятилетки военно-промышленных мощностей в Ленинграде ввиду его уязвимости в случае войны. Сравнительно безопасной считалась, начиная с 1927 г. зона от 500 до 1500 км от внешних границ²¹.

По сути, в 1920-1930-х гг. в СССР проблема пространственной организации национальной экономики трактовалась как проблема межрегиональной поляризации, которая отражается в концентрации факторов производства в отдельных регионах, что находило отражение в формировании регионов-лидеров и регионов-аутсайдеров на фоне структурных сдвигов в промышленном производстве. Например, Московская, Ленинградская области завершали переход в индустриальную стадию, а Дагестан, Калмыкия еще в нее не вступили: здесь лидировал первичный сектор экономики - сельское хозяйство. Выработка промышленной продукции на душу населения была в 1,5-2 раза ниже среднесоюзных показателей в Бурят-Монгольской, Татарской, Удмуртской АССР, в Новосибирской, Орловской, Воронежской, Пензенской областях, в 2,5-3,5 раза ниже - в Башкирской, Немцев Поволжья, Кабардино-Балкарской, Дагестанской и Коми АССР, Красноярском, Алтайском, Орджоникидзевском краях, в Читинской, Чкаловской, Омской, Кировской, Тамбовской, Вологодской, Смоленской областях; в 4 раза и больше разрыв достигал в Мордовской, Чувашской, Марийской, Калмыцкой и Якутской АССР²².

Являлось ли это отличительной чертой отечественной экономики исследуемого периода? Нет, что подтверждается выводами многих экономистов. Так, Д.С. Мокина, основываясь на теории Ф. Перру, пришла к выводу, что национальное "хозяйство любой страны является в значительной степени поляризованным, в ней выделяются центральные и периферийные районы"²³.

Особенностью индустриализации в регионах стало формирование структуры, основанной главным образом на интегрированных предприятиях. Для каждой области и автономной республики стало характерным наличие одного особо крупного промышленного центра, выступавшего в качестве важного районообразующего звена. В СССР в целом преобладали универсальные, часто заводы-города типа Сталинградского тракторного завода, Магнитогорского металлургического комбината и др.

Серьезной проблемой являлся пространственный разрыв между промышленными и топливно-энергетическими предприятиями, который вел к удорожанию себестоимости. Так, только в 1938 г. стоимость транспорта при условии снабжения восточных предприятий автомобильным бензином нефтеперерабатывающих заводов, расположенных в Урало-Поволжье, была бы более чем на 50 % меньше фактических затрат, связанных с необходимостью доставки этого горючего из южных районов СССР. Одновременно почти на 54 % сократилась бы загрузка железнодорожного и водного транспорта²⁴. Это обстоятельство потребовало более интенсивного освоения нефтяных районов Урало-Поволжья. По проекту Генерального плана развития народного хозяйства СССР на 15 лет (1943-1957) Куйбышевская область должна была стать "районом крупной нефтяной, сланцевой, химической промышленности... развитого нефтяного... машиностроения"²⁵.

Следует выделить неравномерность в развитии железнодорожного транспорта как связующего элемента экономического пространства. Многие магистрали работали с перегрузкой или обладали весьма малым запасом пропускной способности. Число поездов в среднем на километр накануне войны достигло западноевропейского уровня, а грузонапряженность стала самой высокой в мире - в 3 раза больше, чем в США. Так, грузонапряженность дорог Урала и Сибири в 1940 г. превышала среднесетевую на 68 %, а техническое оснащение их было ниже среднесетевое²⁶.

Исторический опыт институализации экономического пространства в 1920-1930-х гг. показывает, что неэффективность институциональной среды экономического пространства может стать причиной усиления региональных, отраслевых, воспроизводственных диспропорций. Так, по наблюдениям отечественных экономистов, формировались территориальные диспропорции между количеством рабочих мест и наличными трудовыми ресурсами, классическим примером чего стали деградирующие шахтерские поселки

во многих странах мира и безработица в тех российских регионах, где в советское время был мощный ВПК²⁷.

¹ См., например: *Комарова М.А.* Повышение роли территориально-пространственных факторов в экономической стратегии государства // Экон. науки. 2008. □ 3(40). С. 21.

² *Мокина Д.С.* Пространственная монополизация как важная черта современного этапа регионального развития Российской Федерации // Экон. науки. 2007. □ 3 (28). С. 47.

³ Доклад Госплана III Сессии ВЦИК об экономическом районировании России. М., 1922. С. 55.

⁴ *Комарова М.А.* Указ. соч. С. 21.

⁵ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 4372. Оп. 34. Д. 595. Л. 18.

⁶ *Диманштейн Я.Б.* Проблемы районирования металлургии в связи с условиями промышленного развития Украины и Союза. Харьков, 1927. С. 202.

⁷ Помимо работы Я.Б. Диманштейна, см.: *Фомин П.И.* Металлопромышленность Украины. Харьков, 1926. С. 4.

⁸ См.: *Морозов Н., Юнчев И.* Хрестоматия по экономической географии. Т. 2. М., 1929. С.674; *Диманштейн Я.Б.* Металлургическое производство Закавказья в связи с условиями развития металлургии СССР. Б.м., 1928. С. 27; *Фомин П.И.* Указ. соч. С. 39; *Огановский Н.* Экономическая база индустриализации Сибири // Торгово-промышленная газета. 1926. 12 янв.; *Дашковский И.* К вопросу о регулировании и размещении промышленного строительства // Хозяйство Украины. 1927. □ 1. С. 29.

⁹ *Клименко К.* К вопросу о будущем индустриальных районов Союза. Украина и Урал // Хозяйство Урала. 1927. □ 6. С. 24.

¹⁰ *Бессонов С.* Проблемы транспорта и топлива // Транспорт и хозяйство. 1930. □ 4. С. 41.

¹¹ См.: *Васютин В.Ф.* Состояние и очередные задачи экономической географии // Вопр. экон. гео-

графии. М., 1934; *Карпинский В.* Основные принципы социалистического размещения производительных сил. М., 1932.

¹² См.: *Блюмин И.* К вопросу о равномерном размещении производительных сил // Проблемы экономики. 1935. □ 3. С. 50; *Жданов Б.Н.* Территориальная организация промышленности. М.; Л., 1927. С. 127; Вопросы экономической географии. М., 1934. С. 153.

¹³ XIII съезд РКП(б) : стен. отчет. М., 1924. С. 394, 427 и др.

¹⁴ XV конференция ВКП(б) : стен. отчет. М., 1927. С. 140.

¹⁵ Пятнадцатый съезд ВКП(б). М., 1961. Т. 2. С. 1015.

¹⁶ Материалы к пятилетнему плану развития промышленности СССР. М., 1927. С. 179-180.

¹⁷ Правда. 1928. 2 сент.

¹⁸ Проблемы генерального плана развития хозяйства Сибири. Новосибирск, 1930. С. 8.

¹⁹ См.: Коммунист (Самара). 1930. □ 2. С.5; Основные хозяйственные проблемы Средневолжского края. М.; Самара, 1930. С. 90, 91; Уральский рабочий. 1929. 26 нояб.; История индустриализации Урала : сб. докл. и материалов. Свердловск, 1967. С. 574.

²⁰ См.: РГАЭ. Ф.4372. Оп.36. Д.124. Л.76; Д. 564. Л.18; Оп. 41. Д. 184. Л. 96.

²¹ Российский государственный архив научно-технической документации. Филиал в г. Самаре. Ф. Р-38. Оп. 4-6. Д.22. Л.13.

²² РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 41. Д. 185. Л. 3.

²³ *Мокина Д.С.* Указ. соч. С. 48.

²⁴ РГАЭ. Ф. 7966. Оп.1. Д. 29. Л. 40.

²⁵ РГАЭ. Ф.4372. Оп.41. Д.185. Л.111.

²⁶ См.: Транспорт и связь СССР : стат. сб. М., 1972. С. 101; *Ковалев И.В.* Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.). М., 1981. С. 13.

²⁷ *Комарова М.А.* Указ. соч. С. 22.

Поступила в редакцию 01.04.2012 г.