

М. Ю. Мухин

ЭВАКУАЦИЯ СОВЕТСКОЙ ОБОРОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В 1941 г.*

doi: 10.30759/1728-9718-2025-3(88)-100-109

УДК 94(47)“1941”

ББК 63.3(2)62

Статья посвящена анализу важнейших аспектов эвакуации оборонной промышленности СССР в 1941 г. Автор приходит к выводу, что к началу Великой Отечественной войны в Советском Союзе не существовало единого комплексного плана эвакуации ни промышленности в целом, ни оборонной индустрии в частности, поэтому мероприятия 1941 г. осуществлялись в режиме импровизации. При этом ряд организационных ошибок привел к тому, что начало массовой эвакуации оборонных предприятий оказалось отсрочено до октября 1941 года. Тем не менее советскому руководству удалось во второй половине 1941 г. вывезти в восточные регионы страны 1350 крупных предприятий оборонного значения, что является выдающимся экономическим достижением как в отечественной истории, так и в мировом масштабе. Разумеется, эвакуация, проводимая в режиме импровизации, в условиях активного противодействия неприятеля, не могла не сопровождаться множеством ошибок, накладок и нестыковок, но в целом поставленные задачи были решены. В статье рассматриваются важнейшие тенденции, характерные для эвакуационных мероприятий оборонных производств в целом, а также в важнейших подотраслях оборонной индустрии: в авиастроении, танкостроении, судостроении. Эвакуация привела к существенному падению военного производства в конце 1941 — начале 1942 г., однако она позволила спасти основные оборонные отрасли СССР. Автор считает, что без успешного решения этой задачи Советский Союз не имел бы шансов на победу в Великой Отечественной войне.

Ключевые слова: *оборонная промышленность, Великая Отечественная война, эвакуация, авиастроение, танковая промышленность, судостроение, мобилизационная экономика*

В начале XXI в. мир вновь вступил в период «политической турбулентности». Это обуславливает рост интереса к проблематике оборонной промышленности, в том числе в историческом контексте. История функционирования оборонных производств в экстремальных условиях военного времени, в том числе осуществления эвакуации «оборонки» — приобретает не только академическое, но в известной мере и прикладное значение, что делает актуальность изысканий в этой сфере несомненной. В данном исследовании мы не ставим перед собой задачи введения в научный оборот новых архивных материалов; основная цель нашей работы — выявление важнейших факторов и тенденций осуществления эвакуационных мер.

Вопрос о «заблаговременной подготовке». Эвакуация советской промышленности в 1941 г. представляет собой одно из величайших достижений советской экономики. Достаточно долго это циклопическое перемещение индус-

триальных мощностей в восточные регионы Советского Союза рассматривалось как одно из доказательств достоинств и преимуществ плановой экономики, заблаговременная подготовка эвакуации и ее осуществление по заранее подготовленным планам и инструкциям считались не требующими доказательств аксиомами. Однако исторические изыскания последних лет заставляют взглянуть на эту проблему иначе. Даже формально последние эвакуационные планы в СССР были созданы в 1937 г.,¹ однако реальная работа по эвакуационному планированию была прекращена фактически уже в 1932 г., после чего эвакуационный план каждого следующего года механически воспроизводил план предыдущего. Некоторые черновые наброски плана эвакуации разрабатывались в 1939 — начале 1941 г. в Военно-промышленной комиссии при СНК, но практических результатов эта работа не имела.² В результате на начало Великой Отечественной войны никаких утвержденных и согласованных эвакуационных планов всесоюзного масштаба вообще не существовало.

Мухин Михаил Юрьевич — д.и.н., г.н.с., Институт российской истории РАН (г. Москва)
E-mail: mukhin@mail.ru

* Статья подготовлена в рамках проекта Института российской истории РАН по написанию многотомного академического труда «История России с древнейших времен до наших дней». Публикуется в целях апробации

¹ См.: Мелия А. А. Мобилизационная подготовка народного хозяйства СССР. М., 2004. С. 21.

² См.: Великая Отечественная война 1941–1945 годов: в 12 т. М., 2013. Т. 7. С. 118.

Н. Ф. Дубровин, являвшийся на 1941 г. заместителем наркома путей сообщения, впоследствии вспоминал: «...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».³ Следует признать, что практически вся эвакуация 1941 г. проходила в режиме грандиозной импровизации, без сколько-нибудь существенных предварительных разработок.

Ряд исследователей отмечает, что первый комплексный план эвакуации промышленности был в общих чертах сформирован уже в июле 1941 г., однако этот план исходил из весьма оптимистичных предположений, что неприятельское наступление будет остановлено в ближайшие дни. Поэтому, с одной стороны, этот план охватывал лишь прифронтовые (на тот момент) районы, а с другой стороны — перемещать производственные мощности предполагалось на относительно небольшие расстояния. Основная масса эвакуационных потоков направлялась в Поволжье, менее четверти — на Урал, а Сибирь и Средняя Азия в качестве регионов-реципиентов вообще практически не рассматривались.⁴ Увы, реальный ход военных действий очень быстро заставил пересмотреть эти планы.

Эвакуация 1941 г. представляла собой комплекс достаточно разнородных процессов, существенно отличавшихся друг от друга. Эвакуиро-

вались предприятия гражданских и оборонных отраслей, сельскохозяйственные объекты. Вывозились в восточные регионы страны учреждения культуры и социально-бытового обслуживания. Наконец, большое значение (и в социально-политическом, и в экономическом плане) имела эвакуация населения. При этом, если вывоз заводов и фабрик носил (насколько это позволяли реалии военного времени) организованный характер, то эвакуация населения делилась на организованную и самодеятельную. Причем беженцы из второй категории нередко вообще не попадали в поле зрения официальной статистики. Однако, так или иначе, очевидно, что в условиях Великой Отечественной войны ключевое значение для выживания СССР как государства имела эвакуация именно оборонной индустрии. Этому вопросу мы и хотели бы посвятить данную работу.

Организация массовой эвакуации оборонных производств. Надо отметить, что вопрос о необходимости эвакуации предприятий (в частности — авиационных) был поднят руководством наркомата авиапромышленности (НКАП) уже 22 июня 1941 г.⁵ Однако на тот момент высшее руководство СССР сомневалось в необходимости столь радикальных мер. Лишь 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. Спустя некоторое время в этот Совет дополнительно были включены А. И. Микоян (первый заместитель председателя), Л. П. Берия и М. Г. Первухин (заместитель председателя).⁶ Однако создание Совета по эвакуации еще не означало начала собственно эвакуационных мероприятий. Только 2 июля 1941 г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) издали совместное постановление «О порядке вывоза и размещения людских контингентов и ценного имущества», регламентирующее организацию эвакуации. Видимо, такое затягивание с началом эвакуационных действий было связано с определенной нераспорядительностью

³ Эшелоны идут на Восток: из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941–1942 гг. М., 1966. С. 208, 209.

⁴ См.: Потемкина М. Н. Эвакуация в годы Великой Отечественной войны на Урале: люди и судьбы. Магнитогорск, 2002. С. 51, 52.

⁵ См.: Мухин М. Ю. Советская авиапромышленность в годы Великой Отечественной войны М., 2011. С. 62.

⁶ Подробнее о формировании Совета по эвакуации см.: Куманёв Г. А. Война и эвакуация в СССР. 1941–1945 гг. // Новая и Новейшая история. 2006. № 6. С. 7–27.

Л. М. Кагановича. Во всяком случае, А. И. Микоян впоследствии вспоминал: «Тогда считалось, что Наркомат путей сообщения должен играть главную роль в вопросах эвакуации. Объем же эвакуации из-за ухудшения военной обстановки расширялся. Все подряд эвакуировать было невозможно. Не хватало ни времени, ни транспорта. Уже к началу июля 1941 г. стало ясно, что Каганович не может обеспечить четкую и оперативную работу Совета по эвакуации».⁷ 3 июля председателем Совета по эвакуации был назначен Н. М. Шверник,⁸ и в тот же день эвакуация наконец перешла в практическую форму: ГКО приказал переместить 26 заводов наркомата вооружений (НКВ),⁹ а 5 июля НКАП получил поручение начать эвакуацию авиапроизводств из районов, находившихся под угрозой,¹⁰ и лишь 9 июля первый авиазавод начал передислокацию.¹¹ Что же касается массовой эвакуации оборонных заводов и фабрик, то она стартовала и вовсе только 10 октября.¹² Таким образом, непосредственно эвакуационные мероприятия начались лишь на 12–15-й день с начала военных действий, а массовый характер приобрели на третий месяц войны. Нельзя не признать, что эта задержка начала эвакуации сыграла впоследствии достаточно заметную негативную роль. Следует учитывать, что эвакуация проходила синхронно с различными организационными переустройствами. Речь шла даже не о передаче предприятий из ведомства в ведомство (хотя такие переподчинения были массовыми), а о создании новых наркоматов, объединявших в своем составе производство тех или иных видов вооружения. Так, в сентябре 1941 г. был создан наркомат танковой промышленности (НКТП), а в ноябре того же года — наркомат минометных вооружений (НКМВ).¹³

Разумеется, можно предположить, что задержка с началом эвакуации промышленных мощностей объяснялась уверенностью советского руководства в том, что противник вскоре будет остановлен и необходимости в передислокации промышленности на восток не возник-

нет. Однако это предположение опровергается тем, что решения об эвакуации объектов промышленного характера в это же время принимались без каких-либо промедлений. Так, уже 27 июня 1941 г. были отданы директивы о вывозе из Ленинграда фондов Эрмитажа и Русского музея, а из Москвы — Оружейной палаты, алмазного фонда и государственных запасов драгоценных металлов и камней.¹⁴ 8 июля были приняты решения об эвакуации из Москвы правительственных учреждений, 10 июля — о вывозе архивов Президиума Верховного Совета, 16 июля — о передислокации Академии наук, а 20 июля соответствующее распоряжение получило Лечебно-санитарное управление Кремля.¹⁵ Таким образом, очевидно, что необходимость эвакуации как таковой была для советского руководства несомненна уже в последних числах июня, а задержка с ее началом объясняется исключительно неготовностью управленческого аппарата к осуществлению столь масштабного перемещения промышленных мощностей.

Передислокацию на новое месторасположение предполагалось осуществлять поэтапно. На первой стадии предприятие должно было отправить в эвакуацию подсобное и не задействованное в производстве основной продукции оборудование; сырье, полуфабрикаты, задел и документацию; персонал, занятый на вспомогательных работах; членов семей сотрудников предприятия. А уже на второй стадии вывозились основные производства и собственно персонал завода. Такая организация эвакуационных мероприятий позволяла осуществить передислокацию промышленного объекта на новое место практически не снижая производства.¹⁶ Характерно, что ни один оборонный завод, отправляемый в эвакуацию, не получал на этом основании каких-либо послаблений в отношении производственной программы. Действительно, там, где этот регламент работ выполнялся, как правило, удавалось добиться впечатляющих результатов. Скажем, 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 месячный план выпуска продукции.¹⁷

⁷ Микоян А. И. В первые месяцы Великой Отечественной войны // Новая и новейшая история. 1985. № 6. С. 103–104.

⁸ См.: Эшелоны идут на Восток. С. 10.

⁹ См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза. М., 1961. Т. 2. С. 141, 143.

¹⁰ См.: Самолетостроение в СССР. 1917–1945. М., 1994. Кн. 2. С. 212.

¹¹ См.: Мухин М. Ю. Советская авиапромышленность... С. 64.

¹² См.: Там же. С. 66.

¹³ См.: Коржихина Т. П. Советское государство и его учреждения. М., 1995. С. 393, 405.

¹⁴ См.: Эшелоны идут на Восток. С. 72.

¹⁵ См.: Великая Отечественная война 1941–1945 годов. Т. 7. С. 121.

¹⁶ См.: Захарченко А. В. Формирование авиапромышленного комплекса в Поволжье накануне и в годы Великой Отечественной войны (1940–1942 гг.). Самара, 2004. С. 13.

¹⁷ См.: Мухин М. Ю. Советская авиапромышленность... С. 65.

Таблица 1

План эвакуации оборонных предприятий, октябрь 1941 г.*

Народный комиссариат	Всего предприятий	Действующих предприятий	Эвакуируемых предприятий
Наркомат авиапромышленности (НКАП)	139	21 (15)**	118 (85)
Наркомат танковой промышленности (НКТП)	27	11 (41)	16 (59)
Наркомат вооружений (НКВ)	58	26 (45)	32 (55)
Наркомат боеприпасов (НКБ)	65	16 (25)	49 (75)
Наркомат минометного вооружения (НКМВ)	147	75 (51)	72 (49)
Наркомат судостроительной промышленности (НКСП)	69	28 (41)	41 (59)
Всего	505	177 (35)	328 (65)

* См.: Симонов Н. С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920–1950-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. М., 1996. С. 140.

** В скобках приводится удельный вес (в %) действовавших и эвакуируемых заводов данной отрасли.

С 5 июля по 15 августа практически без существенных затруднений из Ленинграда в Свердловск был вывезен дизельный цех Кировского завода.¹⁸ Однако реалии военного времени вели к тому, что поэтапную эвакуацию удавалось осуществить далеко не везде. Скажем, эвакуация авиазаводов № 29 и 457 из Запорожья началась только в сентябре, когда линия фронта вплотную приблизилась к городу. В результате демонтаж и вывоз станков осуществлялся под артиллерийским и даже минометным обстрелом противника. Рабочие предприятия были вынуждены вместе с красноармейцами сдерживать неприятельские авангарды в предместьях города, пока на вокзале продолжалась погрузка оборудования в вагоны.¹⁹ Выше говорилось об успешной эвакуации дизельного производства Кировского завода. Однако все это предприятие в целом вывезти до полного окружения Ленинграда не успели, поэтому выпуск танков КВ в Ленинграде остановился 18 октября 1941 г.,²⁰ а последние станки были эвакуированы из блокадного города только летом 1942 г. При приближении линии фронта к Мариуполю директор металлургического завода им. Ильича²¹ приказал немедленно грузить в эшелоны важнейшее оборудование предприятия, не обращая внимания на предписанный двухэтапный план эвакуации.²² Во время эвакуации авиадвигательного завода № 26 из Рыбинска в Уфу неприятель зафиксировал начало эвакуацион-

ных мероприятий и немедленно начал форсированные бомбардировки территории завода, стремясь сорвать вывоз оборудования. Так как завод надо было эвакуировать немедленно, а железнодорожных вагонов не хватало, часть оборудования погрузили на баржи и пытались сплавить по Волге. Но в декабре на реке начался ледостав, и баржи со станками попросту вмерзли в лед. Вывести их удалось уже только весной.²³ Разумеется, ни о каких последовательных «стадиях» в таких условиях речи вести не могло. В целом следует признать, что планомерная эвакуация в два этапа осуществлялась далеко не всегда.

В октябре 1941 г., с началом массовой эвакуации, в СССР был разработан план перемещения оборонных предприятий в восточные регионы страны.

Таким образом, эвакуации подлежало приблизительно две трети всей оборонной промышленности, причем в некоторых отраслевых наркоматах — НКАП, НКБ — ситуация была еще тяжелее (см. табл. 1). Рассматривая процесс проведения эвакуации, надо учитывать и еще один фактор. Нередко заводы в ходе эвакуации дробились, часть оборудования направлялась на один завод, другая — на второй или третий (причем нередко в разных городах). В новом месте дислокации эвакуированный завод мог функционировать как единое предприятие, мог быть разделен на несколько новых заводов, а мог быть вообще слит с уже существующими предприятиями. В этих обстоятельствах достаточно трудно точно определить, сколько всего заводов и фабрик было эвакуировано. В целом, можно считать, что с июля по декабрь 1941 г. в восточные регионы страны было вывезено 2593 завода и фабрики, из них 1523 — относительно

¹⁸ См.: Ермолов А. Ю. Государственное управление военной промышленностью в 1940-е годы: танковая промышленность. СПб., 2012. С. 115.

¹⁹ См.: Запорожская область в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): сборник документов. Запорожье, 1959. С. 56, 57, 170.

²⁰ См.: Коломиец М. Ленинградские КВ-1. Конструирование и производство. М., 2012. С. 111.

²¹ Формально завод к числу оборонных не относился, но производил броневую сталь, имевшую крайне важное значение как для военного судостроения, так и для выпуска танков.

²² См.: Ермолов А. Ю. Указ. соч. С. 126.

²³ См.: Авиадвигатели «Сатурна» М., 2003. С. 66.

крупных, в том числе около 1350 оборонного значения. 226 предприятий были направлены в Поволжье, 667 — на Урал, 244 — в Западную Сибирь, 78 — в Восточную Сибирь, 308 — в Казахстан и Среднюю Азию.²⁴ К концу 1941 г. на месте осталось лишь 30 % предприятий оборонных наркоматов.²⁵ Важно отметить, что эвакуация предприятий в восточные регионы страны не только позволяла вывести тот или иной завод с территории, находящейся под угрозой оккупации, но и давала определенную гарантию безопасности с точки зрения налетов неприятельской авиации. Особенно ярко этот фактор проявился летом 1943 г., когда в результате последовательных налетов люфтваффе были в значительной степени разрушены горьковский и ярославский автомобильные заводы.²⁶

Рассмотрим ситуацию с осуществлением эвакуационных мероприятий в базовых отраслях оборонной промышленности.

*Эвакуация авиапромышленности.*²⁷ На начало Великой Отечественной войны советская авиапромышленность состояла из 139 заводов, из которых 24 были самолетостроительными, 7 — моторостроительными, остальные выпускали агрегаты, алюминий и сплавы на его основе, а также выполняли вспомогательные и ремонтные функции. Всего на предприятиях авиаиндустрии было занято 466 400 человек.²⁸

Как уже было показано выше, организационно НКАП делился на достаточно большое количество предприятий, однако фактически основную массу авиавыпуска обеспечивала очень узкая группа ведущих заводов. Так, на 1941 г. на 6 заводов (№ 1, 18, 21, 22, 292 и 387) приходилось более 70 % всех сданных самолетов.²⁹ Поэтому успешная эвакуация заводов № 1 и 18 (21,2 и 12,8 % суммарного советского авиавыпуска за 1941 г. соответственно) означала спасение приблизительно трети производственного потенциала авиапрома СССР. Еще важнее была эвакуация заводов № 24 и 26, на которые в 1940–1941 гг. пришлось 21 и 32,5 % соответственно всех выпущенных в Советском Союзе

Таблица 2

**ВАЖНЕЙШИЕ АВИАЗАВОДЫ,
ЭВАКУИРОВАННЫЕ НА ВОСТОК***

Номер	Дислокация на 22.06.1941	Место эвакуации
18	Воронеж	Куйбышев
1	Москва	
26	Рыбинск	Уфа
24	Москвы	Куйбышев
154	Воронеж	Андижан

* См.: Мухин М. Ю. Советская авиапромышленность в годы Великой Отечественной войны М., 2011. С. 309–314.

авиамоторов (см. табл. 2).³⁰ С другой стороны, крайне тяжелая ситуация в ходе эвакуации сложилась в промышленности легких сплавов, обеспечивавшей авиаиндустрию дюралюминием и другими конструкционными материалами. Из четырех алюминиевых заводов, существовавших в СССР на 1941 г., продолжил выпуск продукции лишь один — Уральский. Хотя оборудование остальных трех было частично эвакуировано, полное перемещение алюминиевых заводов в восточные регионы было технически невозможно. Технологически плавка алюминия требует огромных объемов электроэнергии, поэтому Волховский алюминиевый комбинат был немыслим без Волоховской ГЭС, а Днепровский — без Днепрогэса. Это вынудило руководство НКАП сократить использование в авиаконструкциях металлических сплавов и сделать упор на цельнодеревянные самолеты или самолеты, существенная часть фюзеляжа которых изготавливалась из дерева.

Эвакуация судостроительной промышленности (см. табл. 3). К началу войны Наркомат судостроительной промышленности включал в себя 24 судостроительных и судоремонтных завода, а также три металлургических предприятия. Однако следует учитывать, что значительная часть судостроительных и судоремонтных заводов в те годы входила также в структуру наркоматов морского и речного флота, рыболовной и лесной промышленности, военноморского флота и даже НКВД.³¹ После 22 июня 1941 г. начались сразу два синхронных процесса. Во-первых, все металлургические заводы и ряд судостроительных предприятий, обладавших наиболее мощным станочным парком, были перепрофилированы на выпуск танков и других видов вооружения или боеприпасов и перешли в ведение соответствующих наркоматов.

²⁴ См.: Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1990. С. 15.

²⁵ См.: Быстрова И. В. Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930–1980-е годы). М., 2006. С. 194.

²⁶ См.: Свирин М. Н. Стальной кулак Сталина. История советского танка. 1943–1955. М., 2006. С. 38.

²⁷ Подробнее на эту тему см.: Мухин М. Ю. Эвакуация авиапромышленности в 1941 г. // Вестник Российского университета дружбы народов. М., 2012. № 3. С. 86–99.

²⁸ См.: Мухин М. Ю. Советская авиапромышленность... С. 59.

²⁹ См.: Там же. С. 169.

³⁰ См.: Там же. С. 149.

³¹ См.: История отечественного судостроения: в 5 т. СПб., 1996. Т. 5. С. 276.

Таблица 3

ЭВАКУАЦИЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ И СУДОРЕМОНТНЫХ ЗАВОДОВ НКСП В 1941 г.*

Завод №	Дислокация на 22.06.1941	Место эвакуации
189	Ленинград	Горький, Молотов, Советская гавань, Сосновка, Молотовск**, Астрахань, Комсомольск-на-Амуре
190		Сталинград
194		Зеленодольск, Молотовск, Астрахань, Молотов, Горький, Тюмень, Рыбинск, Комсомольск-на-Амуре, Владивосток
196		Молотов, Молотовск, Зеленодольск, Тюмень
5		Сосновка, Ярославль, Астрахань
363		Балаково, Молотовск, Тюмень
370		Балаково, Горький, Молотовск
200	Николаев	Астрахань, Мордовщики
198		Астрахань, Молотовск
201	Севастополь	Астрахань, Туапсе, Поти
300	Киев	Зеленодольск
532	Керчь	Тюмень, Молотов***

* См.: История отечественного судостроения: в 5 т. СПб., 1996. Т. 5. С. 450.

** Ныне — Северодвинск.

*** Ныне — Пермь.

В реалиях Великой Отечественной войны роль и значение сухопутных войск для СССР резко возросли, поэтому данное решение советского руководства было совершенно оправданно. В условиях критической нехватки ресурсов переключение производственных мощностей судостроительной промышленности на производство вооружений и боеприпасов для сухопутной армии позволило существенно улучшить снабжение войск на фронте. Во-вторых, в ведение НКСП передавались профильные предприятия из гражданских наркоматов. Это дало возможность наращивать выпуск боевых катеров.

Продвижение неприятеля вглубь СССР поставило вопрос об эвакуации судостроительных заводов. В силу специфики производства и высокой востребованности дефицитного оборудования станки судостроительных заводов, как правило, распределялись между предприятиями разных городов. Так, оборудование ленинградского завода № 194 было эвакуировано в Зеленодольск, Молотовск, Астрахань, Молотов, Горький, Тюмень, Рыбинск, Комсомольск-на-Амуре и Владивосток. Всего из 24 ключевых предприятий НКСП была эвакуирована половина.

Эвакуация танкостроительной отрасли. К началу войны в СССР было четыре танкостроительных завода: Харьковский паровозный (№ 183), Кировский (Ленинград), № 174 (Ленинград) и № 37 (Москва). Еще пять заводов выпускали корпуса танков, один — танковые дизели и три были загружены ремонтом танков. Незадолго до начала войны в СССР было принято решение о существенном увеличении

численности бронетанковых войск, что требовало расширения танкостроительной промышленности. Предполагалось развернуть выпуск танков еще на четырех заводах: на Сталинградском тракторном, Челябинском тракторном, № 78 (Челябинск) и № 264 (Сталинград), — но до 22 июня 1941 г. эти работы не были завершены.³² С началом войны в состав танковой промышленности были переданы все заводы, на которых планировалось производство танков в предвоенный период, а также Уральский турбинный и Уральский вагоностроительный заводы, введенные в строй весной 1941 г. Кроме того, в НКТП было передано 27 заводов из гражданских ведомств — наркоматов путей сообщения, судостроения, станкостроения, тяжелой и нефтяной промышленности.

С 5 июля 1941 г. началась эвакуация танкостроительных предприятий на восток. В результате объединения нескольких эвакуированных заводов в Челябинске сформировался огромный комбинат, получивший неофициальное название «Танкоград». Аналогичные комбинаты сложились в Нижнем Тагиле и Свердловске. Таким образом, на Урале сформировалась своеобразная «большая тройка» советского танкостроения (нижнетагильский УВЗ, свердловский УЗТМ и челябинский Кировский завод), обеспечившая в годы войны выпуск основной массы советских танков.³³ В целом, к началу 1942 г.

³² См.: Ермолов А. Ю. Указ. соч. С. 79, 80.

³³ См.: Мельников Н. Н. Кировский завод в системе советского танкостроения (1941–1945) // Танкоград в Великой Отечественной войне: малоизученные страницы истории. Челябинск, 2024. С. 16.

Таблица 4

ЭВАКУАЦИЯ ОСНОВНЫХ ЗАВОДОВ, СВЯЗАННЫХ С ТАНКОСТРОЕНИЕМ*

Завод	Дислокация на 22.06.1941	Место эвакуации
Кировский	Ленинград	Челябинск (дизельное производство — в Свердловск)
Ижорский		Челябинск
№ 174		Омск
№ 183	Харьков	Нижний Тагил
Харьковский тракторный		Сталинград, Чкалов, Саратов
№ 75		Челябинск
Им. Ильича	Мариуполь	Нижний Тагил
№ 37	Москва	Свердловск
КИМ		
Им. Орджоникидзе	Подольск	
Коломенский паровозостроительный	Коломна	Киров

* См.: Ермолов А. Ю. Государственное управление военной промышленностью в 1940-е годы: танковая промышленность. СПб., 2012. С. 114–136.

эвакуация танкостроительных заводов завершилась (см. табл. 4).

Разумеется, в рамках одной статьи невозможно сделать даже краткий анализ эвакуации всех отраслей оборонной промышленности. Однако исследования, посвященные артиллерийской промышленности,³⁴ промышленности боеприпасов³⁵ и предприятий наркомата вооружений³⁶ позволяют сделать вывод, что тенденции, характерные для танкостроительной, авиастроительной и судостроительной отраслей, превалировали практически во всех сегментах оборонной промышленности.

Итоги эвакуации. Приведенных примеров достаточно, чтобы оценить, с каким трудом и ценой каких усилий была осуществлена эвакуация промышленности в конце 1941 г. Характерно, что в 1942 г. достаточно важным источником пополнения станочного парка ряда предприятий стали так называемые бездокументные грузы — то есть станки и оборудование, попросту забытые в тупиках и на полустанках в вагонах, а иногда — вмерзшие на баржах

в волжский лед.³⁷ Разумеется, в ходе крупномасштабной эвакуации невозможно было обойтись без тех или иных ошибок или упущений. Тем не менее результат был достигнут. Основные производственные мощности советской «оборонки» оказались перемещенными в восточные регионы страны. Это была грандиозная победа, которая, в конечном счете, во многом определила победу в Великой Отечественной войне в целом.

В то же время следует учитывать ряд обстоятельств, напрямую связанных с функционированием промышленности в период эвакуации. Во-первых, в ходе эвакуационных мероприятий удалось вывести большую часть (по некоторым оценкам, порядка двух третей) оборудования эвакуированных заводов, но только 30–40 % подготовленного персонала.³⁸ Скажем, на Урале на большинстве эвакуированных предприятий речь шла о формировании новых трудовых коллективов.³⁹ Таким образом, теперь руководству оборонных наркоматов следовало форсированными темпами набирать новую, практически неквалифицированную рабочую силу⁴⁰ и дообучать ее без отрыва от производства. Резкое падение производительности труда в такой ситуации было практически неизбежно.

Во-вторых, перемещение на новые места дислокации огромного числа индустриальных объектов поставило вопрос о восстановлении разрушенных производственных цепочек.

³⁴ См., напр.: Тюшняков С. М. К вопросу об эвакуации артиллерийских предприятий в начале Великой Отечественной войны // Успехи современной науки и образования. 2016. № 12. С. 220–223; Сперанский А. В., Тюшняков С. М. Артиллерийское производство на Урале в предвоенный период и в годы Великой Отечественной войны // Вестник ЮУрГУ. Серия: Социально-гуманитарные науки. 2017. № 2. С. 47–51.

³⁵ См., напр.: Рябков А. М. Особенности работы ленинградских предприятий народного комиссариата боеприпасов в 1941 г. // Технологос. 2020. № 3. С. 22–46.

³⁶ См., напр.: Бодрова Е. В., Калинов В. В. Эвакуация и восстановление предприятий наркомата вооружений в годы Великой Отечественной войны // Вестник РГУ. 2022. № 4 (77). С. 34–44; Попов А. Н., Маткин А. А. Эвакуация наркомата вооружений СССР и Ленинградского военно-механического института в г. Молотов в годы Великой Отечественной войны: причины, обстоятельства, результаты // Военмех. Вестник БГТУ. 2023. № 1 (12). С. 61–70.

³⁷ См.: Ермолов А. Ю. Указ. соч. С. 137.

³⁸ См.: Быстрова И. В. Указ. соч. С. 197; Савицкий И. М. Важнейший арсенал Сибири. Новосибирск, 2005. С. 43.

³⁹ См.: Сперанский А. В. Трудовые ресурсы Урала в годы Великой Отечественной войны: проблема воспроизводства // Урал индустриальный. Екатеринбург, 2018. Т. 2. С. 191.

⁴⁰ В условиях идущей войны это были преимущественно вчерашние школьники и домохозяйки.

Таблица 5

Выпуск самолетов и авиамоторов во II квартале 1941 — III квартале 1942 г.*

Авиапродукция	1941 г.			1942 г.		
	II кв.	III кв.	IV кв.	I кв.	II кв.	III кв.
Моторы	7 604	10 168	3 319	5 039	8 320	11 872
Самолеты	3 546	6 608	3 171	3 633	5 964	7 433

* См.: Мухин М. Ю. Советская авиапромышленность в годы Великой Отечественной войны М., 2011. С. 171.

Заводы и фабрики оборонных отраслей утратили связь с привычными поставщиками полуфабрикатов и комплектующих, без поставок которых была невозможна сдача военприемке готовых изделий. Процесс восстановления производственных цепочек был очень сложен, трудоемок и затянулся практически на весь 1942 г. В ряде случаев руководству танкового или авиационного завода было проще организовать у себя подсобное производство, чем добиться необходимых поставок от профильного наркомата.

Наконец, в-третьих, хотя официально предписанный двухэтапный план эвакуации предприятия исходил из того, что эвакуация не должна сопровождаться снижением выпуска продукции, как было показано выше, выполнить этот план удавалось далеко не всегда и не везде. В результате в конце 1941 — начале 1942 г. значительная часть «оборонки» находилась в буквальном смысле «на колесах», завершая процесс передислокации на восток. Поэтому IV квартал 1941 — I квартал 1942 г. стали периодом резкого снижения выпуска боевой техники и боеприпасов, а по некоторым позициям выпуск оборонной продукции прекратился вовсе. Как наиболее иллюстративный в этом плане может рассматриваться пример авиапромышленности.

Очевидно, что IV квартал 1941 и I квартал 1942 г. стали периодом наиболее резкого снижения выпуска авиапродукции, но уже во II квартале 1942 г. советская авиаиндустрия вышла на довоенные масштабы производства, а в III квартале существенно их превзошла (см. табл. 5). Приблизительно схожим образом развивалась динамика производства и в других отраслях как «оборонки», так и гражданских отраслей промышленности.

Собственно говоря, резкий спад производства в конце 1941 — начале 1942 г. был характерен не только для оборонной промышленности, но и для всей советской экономики. На оккупированной к этому времени немцами территории до войны проживало около 40 % всего населения страны, добывалось 63 % угля, выплавлялось 68 % чугуна, 58 % стали и 60 % алюминия. Выпуск проката черных металлов в декабре по сравнению с июнем 1941 г. уменьшился в 3,1 раза; производство проката цветных металлов — в 430 раз, шарикоподшипников — в 21 раз.⁴¹ Очевидно, что потеря столь значительного промышленного потенциала не могла не отразиться крайне негативно на всей индустриальной сфере. С июля по ноябрь 1941 г. валовая продукция советской промышленности в целом сократилась вдвое.⁴² Мобилизация гражданских отраслей индустрии⁴³ и полномасштабное развертывание военных производств потребовали определенного времени; сформировать экономические предпосылки коренного перелома в ходе Великой Отечественной войны удалось лишь в первой половине 1943 г.⁴⁴

Подводя итог, можно сказать, что эвакуация оборонной промышленности в 1941 г. была проведена в режиме импровизации, практически без предварительной подготовки, но тем не менее смогла решить поставленные перед ней задачи — основной костяк оборонной промышленности СССР был спасен. История не знала примеров перемещения такой массы людей и материальных ресурсов в ограниченные сроки. Думается, не будет преувеличением сказать, что сравнительно успешная массовая эвакуация военных производств стала одной из первых несомненных побед СССР в Великой Отечественной войне.

⁴¹ См.: Вознесенский Н. А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М., 1948. С. 41, 42.

⁴² См.: Кравченко Г. С. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 1970. С. 123, 124.

⁴³ Подробнее о масштабах и ведущих тенденциях перестройки работы гражданских отраслей советской промышленности в годы войны см.: Мухин М. Ю. Мобилизация промышленности в годы Великой Отечественной войны: механизм экономической победы // Российская история. 2024. № 2. С. 172–191.

⁴⁴ Подробнее об этом см.: Он же. Экономическое обеспечение перелома в Великой Отечественной войне // Исторические записки. 2022. Вып. 21. С. 124–169.

Mikhail Yu. Mukhin

Doctor of Historical Sciences, Institute of Russian History of the RAS (Russia, Moscow)

E-mail: mukhin@mail.ru

EVACUATION OF THE USSR DEFENSE INDUSTRY IN 1941

The article is devoted to the analysis of the most important aspects of the evacuation of the USSR defense industry in 1941. The author comes to the conclusion that by the beginning of the Great Patriotic War in the Soviet Union there had been no single comprehensive plan for the evacuation of either the industry as a whole or the defense industry, therefore the entire evacuation of 1941 was carried out in an improvisational mode. At the same time, a number of organizational errors led to the fact that the beginning of the mass evacuation of defense enterprises was postponed until October 1941. Nevertheless, the Soviet leadership managed to evacuate 1,350 large defense enterprises to the eastern regions of the country in the second half of 1941, which is an outstanding economic achievement both in Russian history and on a global scale. Of course, the evacuation, carried out in an improvisational mode, in the conditions of active enemy resistance, could not but be accompanied by many errors, overlaps and inconsistencies. However, in general, the tasks were accomplished. The article examines the most important trends characteristic of evacuation measures of defense industries in general, as well as in the sphere of the most important sub-sectors of the defense industry: aircraft manufacturing, tank manufacturing, and shipbuilding. The evacuation led to a significant decline in military production in late 1941 – early 1942, but it allowed the main defense industries of the USSR to be saved. There is no doubt that without the successful solution of this problem, the Soviet Union would not have had a chance of winning the Great Patriotic War.

Keywords: *defense industry, Great Patriotic War, evacuation, aircraft manufacturing, tank industry, shipbuilding, mobilization economy*

REFERENCES

- Aviadvigateli "Saturna"* ["Saturn" Aircraft Engines]. Moscow: Poligon-Press Publ., 2003. (in Russ.).
- Bodrova E. V., Kalinov V. V. [Evacuation and Reconstruction of Industrial Plants Controlled by the People's Commissariat of Arms during the Great Patriotic War]. *Vestnik Ryazanskogo gumanitarnogo universiteta im. S. A. Esenina* [The Bulletin of the Ryazan State University named for S. A. Yesenin], 2022, no. 4 (77), pp. 34–44. DOI: 10.37724/RSU.2022.77.4.004 (in Russ.).
- Bystrova I. V. *Sovetskiy voyenno-promyshlennyy kompleks: problemy stanovleniya i razvitiya (1930–1980-ye gody)* [The Soviet Military-Industrial Complex: Problems of Formation and Development (1930–1980s)]. Moscow: IRI RAN Publ., 2006. (in Russ.).
- Ermolov A. Yu. *Gosudarstvennoye upravleniye voyennoy promyshlennost'yu v 1940-ye gody: tankovaya promyshlennost'* [State Management of the Military Industry in the 1940s: Tank Industry]. Saint Petersburg: Aleteyya Publ., 2012. (in Russ.).
- Eshelony idut na Vostok: iz istorii perebazirovaniya proizvoditel'nykh sil SSSR v 1941–1942 gg. Sbornik statey i vospominaniy* [The Echelons Are Heading East: On the History of Relocating the USSR's Productive Forces in 1941–1942. A Collection of Articles and Memories]. Moscow: Nauka Publ., 1966. (in Russ.).
- Istoriya otechestvennogo sudostroyeniya*. [History of Domestic Shipbuilding]. Saint Petersburg: Sudostroyeniye Publ., 1996, vol. 5. (in Russ.).
- Istoriya Velikoy Otechestvennoy voyny Sovetskogo Soyuza 1941–1945* [History of the Great Patriotic War of the Soviet Union 1941–1945]. Moscow: Voenizdat Publ., 1961, vol. 2. (in Russ.).
- Kolomiets M. *Leningradskiy KV-1. Konstruirovaniye i proizvodstvo* [Leningrad KV-1. Engineering and Production]. Moscow: Taktikal-Press Publ., 2012. (in Russ.).
- Korzhikhina T. P. *Sovetskoye gosudarstvo i yego uchrezhdeniya: noyabr' 1917 – dekabr' 1991 g.* [The Soviet State and Its Institutions. November 1917 – December 1991]. Moscow: RGGU Publ., 1995. (in Russ.).
- Kravchenko G. S. *Ekonomika SSSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [The USSR Economy during the Great Patriotic War]. Moscow: Ekonomika Publ., 1970. (in Russ.).
- Kumanev G. A. [The War and the Evacuation in the USSR. 1941–1942]. *Novaya i noveyshaya istoriya* [Modern and Current History Journal], 2006, no. 6, pp. 7–27. (in Russ.).
- Meliya A. A. *Mobilizatsionnaya podgotovka narodnogo khozyaystva SSSR (1921–1941 gg.)*. [Mobilization Preparation of the USSR National Economy (1921–1941)]. Moscow: Al'pina Biznes Buks Publ., 2004. (in Russ.).
- Melnikov N. N. [Kirov Plant in the Soviet Tank Building System (1941–1945)]. *Tankograd v Velikoy Otechestvennoy voyne: maloizuchennyye stranitsy istorii* [Tankograd in the Great Patriotic War: Little-Studied Pages of History]. Chelyabinsk: Obshchestvennyy fond Yuzhnyy Ural Publ., 2024, pp. 15–21. (in Russ.).

- Mikoyan A. I. [In the First Months of the Great Patriotic War]. *Novaya i noveyshaya istoriya* [Modern and Current History Journal], 1985, no. 6, pp. 93–104. (in Russ.).
- Mukhin M. Yu. [Aircraft Industry Evacuation in 1941]. *Vestnik Rossiyskogo universiteta družby narodov. Seriya: Istoriya Rossii* [RUDN Journal of Russian History], 2012, no. 3, pp. 86–98. (in Russ.).
- Mukhin M. Yu. [Economic Support of the Turning Point in the Great Patriotic War]. *Istoricheskiye zapiski* [Historical Notes]. Moscow: RAN Publ., 2022, no. 21 (139), pp. 124–169. (in Russ.).
- Mukhin M. Yu. [Mobilization of Industry during the Great Patriotic War. The Mechanism of Economic Victory]. *Rossiiskaia Istorii* [Russian History], 2024, no. 2, pp. 172–191. DOI: 10.31857/S2949124X24020168 (in Russ.).
- Mukhin M. Yu. *Sovetskaya aviapromyshlennost' v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [Soviet Aircraft Industry during the Great Patriotic War]. Moscow: Veche Publ., 2011. (in Russ.).
- Popov A. N., Matkin A. A. [Evacuation of the People's Commissariat of Armaments of the USSR and the Leningrad Military Mechanical Institute in Molotov During the Great Patriotic War: Causes, Circumstances, Results]. *Voenmekh. Vestnik Baltiyskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta* [Voenmekh. Bulletin of the Baltic State Technical University], 2023, no. 1 (12), pp. 61–70. (in Russ.).
- Potemkina M. N. *Evakuatsiya v gody Velikoy Otechestvennoy voyny na Urale: lyudi i sud'by* [Evacuation during the Great Patriotic War in the Urals: People and Destinies]. Magnitogorsk: Magnitogorskiy gos. un-t Publ., 2002. (in Russ.).
- Ryabkov A. M. [The Leningrad Enterprises is Work Features of the People's Commissariat of Ammunition in 1941]. *Tekhnologos* [Technologos], 2020, no. 3, pp. 22–46. DOI: 10.15593/perm.kipf/2020.3.02 (in Russ.).
- Samolotostroyeniye v SSSR. 1917–1945* [Aircraft Manufacturing in the USSR. 1917–1945]. Moscow: TSAGI Publ., 1994, vol. 2. (in Russ.).
- Savitsky I. M. *Vazhneyshiy arsenal Sibiri* [The Most Important Arsenal of Siberia]. Novosibirsk: Izd-vo SO RAN Publ., 2005. (in Russ.).
- Simonov N. S. *Voyenno-promyshlennyy kompleks SSSR v 1920–1950-ye gody: tempy ekonomicheskogo rosta, struktura, organizatsiya proizvodstva i upravleniye* [Military-Industrial Complex of the USSR in the 1920–1950s: Economic Growth Rates, Structure, Organization of Production and Management]. Moscow: ROSSPEN Publ., 1996. (in Russ.).
- Speransky A. V. [Labour Resources of the Urals in Years of Great Patriotic War: Problem of Reproduction]. *Ural industrial'nyy. Bakuninskiye chteniya. Industrial'naya modernizatsiya Rossii v XVIII–XXI vv.: materialy XIII Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii* [Industrial Urals. Bakunin Readings. Industrial Modernization of Russia in the 18th–21st Centuries: Proceedings of the 13th All-Russian Scientific Conference]. Ekaterinburg: URO RAN Publ., 2018, pp. 190–197. (in Russ.).
- Speransky A. V., Tyushnyakov S. M. [Artillery Production in the Urals during the Pre-War Period and in the Years of the Great Patriotic War]. *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: sotsial'no-gumanitarnyye nauki* [Bulletin of the South Ural State University. Series “Social Sciences and the Humanities”], 2017, vol. 17, no. 2, pp. 47–51. DOI: 10.14529/ssh170206 (in Russ.).
- Svirin M. N. *Stal'noy kulak Stalina. Istoriya sovetskogo tanka. 1943–1955* [Stalin's Steel Fist. History of the Soviet Tank. 1943–1955]. Moscow: Yauza-EKSMO Publ., 2006. (in Russ.).
- Tyushnyakov S. M. [On the Question of the Evacuation of Artillery Companies at the Beginning of Great Patriotic War]. *Uspekhi sovremennoy nauki i obrazovaniya* [Success of Modern Science and Education], 2016, no. 12, pp. 220–223. (in Russ.).
- Velikaya Otechestvennaya voyna 1941–1945 godov* [The Great Patriotic War of 1941–1945]. Moscow: Kuchkovo pole Publ., 2013, vol. 7. (in Russ.).
- Voznesensky N. A. *Voyennaya ekonomika SSSR v period Otechestvennoy voyny* [The USSR Military Economy during the Patriotic War]. Moscow: Gospolitizdat Publ., 1948. (in Russ.).
- Zakharchenko A. V. *Formirovaniye aviapromyshlennogo kompleksa v Povolzh'ye nakanune i v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1940–1942 gg.)* [Formation of the Aviation Industrial Complex in the Volga Region on the Eve and during the Great Patriotic War (1940–1942)]. Samara: Nauch.-tekhn. Tsentr Publ., 2004. (in Russ.).

Для цитирования: Мухин М. Ю. Эвакуация советской оборонной промышленности в 1941 г. // Уральский исторический вестник. 2025. № 3 (88). С. 100–109. DOI: 10.30759/1728-9718-2025-3(88)-100-109.

For citation: Mukhin M. Yu. Evacuation of the USSR Defense Industry in 1941 // Ural Historical Journal, 2025, no. 3 (88), pp. 100–109. DOI: 10.30759/1728-9718-2025-3(88)-100-109.