

М. В. Михеев

УГОЛЬНЫЕ БАСЕЙНЫ СССР В СИСТЕМЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В 1940–1953 гг.*

doi: 10.30759/1728-9718-2024-1(82)-62-71

УДК 94(47)“140/1953”:656 ББК 63.3(2)631

Статья вводит в научный оборот материалы транспортной статистики СССР о динамике перевозок каменноугольных грузов по железным дорогам в конце 1940-х — начале 1950-х гг. На основе выявленных источников установлено значение и место в системе межрегиональных грузоперевозок пяти крупнейших угольных бассейнов Советского Союза: Донецкого, Подмосковского, Карагандинского, Кузнецкого и Печорского. Эволюция перевозок рассмотрена в контексте политических и экономических факторов как внешнего, так и внутреннего характера. В частности, на примере транспортного сообщения Урала и Сибири показан случай косвенного экономического ущерба, нанесенного восточным районам СССР Великой Отечественной войной. В контексте межрегиональных грузоперевозок рассмотрен эпизод территориальных противоречий Свердловского и Ленинградского обкомов ВКП(б) в части освоения угольных месторождений Полярного Урала. Отмечено, что экономический эффект от исторической инерции названных событий прослеживается вплоть до настоящего времени и выражается как в дисбалансе широтного и меридионального направления транспортных путей, так и в неравномерной загруженности сети железных дорог современной России. Публикуемый материал демонстрирует перспективы использования транспортной статистики СССР для осуществления всестороннего историко-экономического районирования Советского Союза при условии аналогичных исследований применительно к иным хронологическим периодам и прочим категориям грузов в дальнейшем. Статья снабжена картографическими материалами, иллюстрирующими рассматриваемые изменения перевозок каменноугольных грузов по территории СССР графически.

Ключевые слова: *транспортная статистика, угольная промышленность СССР, сталинизм, Великая Отечественная война, историческая картография*

Индустриальные экономики Европы и США сформировались, опираясь на промышленную эксплуатацию каменноугольного топлива. Говоря о рождении в XIX в. «индустриального мира», Э. Хобсбаум, называет уголь «единственным важным источником промышленной энергии». По мнению историка, доступ к каменноугольным месторождениям являлся не последним фактором того, что «одна часть мира быстро продвигалась по пути индустриализации, другая отставала». При этом Хобсбаум рассматривает сталинскую индустриализацию СССР 1930-х гг., называя ее лучшим примером преодоления такого отставания.¹ Высказанная британским историком идея при

всей своей схематичности и простоте имеет рациональное содержание. С последней четверти XIX и до середины XX в. каменный уголь лежал в основе промышленного производства, являясь основным топливом металлургических комбинатов, паровых двигателей, электростанций, сырьем для углехимии и т. д. По данным специалистов исследовательского департамента Международного валютного фонда К. Богманса и К. М. Ли, доля угля в мировом энергопотреблении только в 1930–1950-х гг. колебалась в диапазоне 40–55 %;² в СССР доля угля в общесоюзном энергопотреблении в 1930 г. составляла 70 %, а в 1960 г. — 50 %.³

Таким образом, успешное функционирование советской промышленности обеспечивалось каменноугольным топливом. При этом далеко не все индустриально развитые и плотно заселенные регионы СССР имели близкий

¹ См.: Хобсбаум Э. Век революции. Европа 1789–1848. Ростов н / Д, 1999. С. 249–252.

Михеев Михаил Викторович — к.и.н., с.н.с., Институт истории и археологии УрО РАН (г. Екатеринбург)
E-mail: mikheevii@yandex.ru

* Исследование выполнено за счет гранта РФФИ, проект № 22-78-10159 «Картографические методы в исторических исследованиях: пространственная статистика, картирование границ, локализация археологических памятников» (рук. М. В. Михеев)

² См.: Богманс К., Ли К. М. Более экологичное будущее начинается с перехода от угля к альтернативным источникам энергии. URL: <https://clck.ru/324xvD> (дата обращения: 06.11.2023).

³ См.: Ермолаев С. А. Нефтегазовая зависимость Советского Союза: уроки для современной России // Всероссийский экономический журнал «ЭКО». 2017. № 5. С. 90; Мартен-Амуру Ж. М. Развитие энергетики в Советском Союзе с 1917 по 1950 год. URL: <https://clck.ru/36S9eW> (дата обращения: 06.11.2023).

доступ к каменноугольным бассейнам (промышленные предприятия Ленинграда, индустриальный Урал), одновременно ряд угольных бассейнов располагался на недостаточно освоенных в промышленном отношении территориях (Кузбасс, Печора, Караганда). В свете этого для советской экономики большое значение приобретали межрегиональные перевозки каменного угля, осуществлявшиеся зачастую на расстояния в несколько тысяч километров. В настоящей статье нами изучена динамика таких перевозок в переломный для СССР период 1940–1953 гг. Наша цель — проанализировать ее в свете внешних и внутренних политических и экономических факторов, выявить связанные с этим хозяйственные тенденции, оказавшие долгосрочное влияние на последующее экономическое развитие Советского Союза.

В рассматриваемый период добыча каменного угля на территории СССР концентрировалась в пяти бассейнах: Донецком, Подмосковном, Кузнецком, Карагандинском и Печорском. Общая доля добытого здесь угля колебалась в диапазоне 50–65 % от общесоюзной добычи (рис. 1). Значительная часть (в среднем 15 %) угля также добывалась на Урале, однако мы полагаем допустимым оставить уральские угольные бассейны за рамками настоящего исследования, поскольку они имели второстепенное значение для промышленности региона и могли быть полноценно использованы последней только с примесями кузнецких углей.⁴

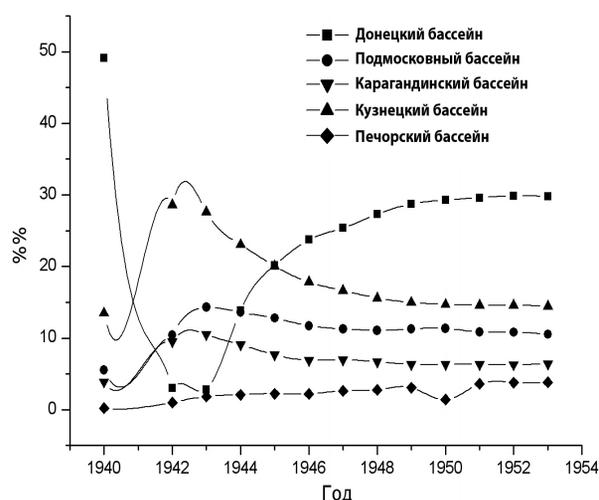


Рис. 1. Доля пяти крупнейших угольных бассейнов СССР в общесоюзной добыче каменного угля в 1940–1953 гг., %

Источник: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 329. Д. 1989. Л. 38–41; Д. 4146. Л. 13–15; Оп. 33. Д. 122. Л. 40–42.

⁴ См.: Баканов С. А. Угольная промышленность Урала: жизненный цикл отрасли от зарождения до упадка. Челябинск, 2012. С. 143.

Отправным источником исследования выступают статистические материалы сектора железнодорожного транспорта, отдела транспорта и связи Центрального статистического управления СССР за 1940–1953 гг. по форме ЦО-16. Названная форма представляет собой косую таблицу, в которой сведены данные по межрегиональному обороту различных, в том числе каменноугольных грузов, на железных дорогах с точностью до отдельной области / края / автономной республики. Эти формы отчасти были изданы Наркоматом / Министерством путей сообщения СССР в начале 1940-х и середине 1950-х гг. для служебного пользования, однако большая их часть доступна для исследователей в фонде ЦСУ СССР Российского государственного архива экономики. К настоящему времени нам известно лишь об одной ограниченной попытке введения этого источника в научный оборот, предпринятой в 1950-х гг. экономгеографом И. В. Комаром для изучения внешних связей Уральского экономического района.⁵

Анализ динамики межрегиональных связей угольных бассейнов СССР построен на сопоставлении трех хронологических срезов за 1940, 1946 и 1953 гг. Их выбор обоснован необходимостью последовательно сопоставить характеристики промышленного развития СССР в моменты наивысшего подъема индустриализации, начала послевоенного восстановления народного хозяйства и смерти И. В. Сталина, инициировавшей трансформацию советской командной экономики в экономическую систему «торга и согласований».⁶ Территории пяти советских угольных бассейнов рассматриваются нами в границах следующих административно-территориальных единиц: Донецкий бассейн — Сталинская и Ворошиловградская области Украинской ССР,⁷ Подмосковный бассейн — Московская и Тульская область, Кузнецкий бассейн — Кемеровская (до 1942 г. Новосибирская) область, Карагандинский бассейн — Карагандинская область Казахской ССР, Печорский бассейн — Коми АССР. Несмотря на то что в 1940–1953 гг. границы указанных

⁵ См.: Комар И. В. Урал. Экономико-географическая характеристика. М., 1959. С. 187.

⁶ Артемов Е. Т. Экономическая политика позднесоветской эпохи: проблема выбора приоритетов // Известия Уральского федерального университета. Сер. 2: Гуманитарные науки. 2021. Т. 23, № 1. С. 210–224.

⁷ Донецкий угольный бассейн также охватывал территорию Ростовской области РСФСР, однако, количество добытого здесь угля составляло менее 1,7 % от общего производства бассейна в рассматриваемый период.

регионов претерпевали изменения, статистика угольной промышленности по ним достаточно точно соотносится с данными угледобычи по названным бассейнам,⁸ что позволило графически отобразить ее на карте (рис. 2).

В 1940 г. железные дороги СССР перевозили уголь, добываемый в Донецком, Подмосковном, Кузнецком и Карагандинском бассейнах. Печорский угольный бассейн, хоть и эксплуатировался с 1931 г., но из-за невыгодного географического расположения вблизи западного склона Полярного Урала еще не был соединен с общесоюзной сетью железных дорог. Добываемый здесь уголь пока что преимущественно использовался для обеспечения деятельности Севморпути и составлял 0,2 % от общесоюзной добычи (0,3 млн т).

Крупнейшим центром промышленной добычи каменного угля на тот момент являлся Донбасс, поставлявший 81 млн т или половину всего добываемого в 1940 г. в СССР каменного угля. Со второй половины XIX в. Донецкий бассейн имел исключительно важное значение для отечественной промышленности. С момента строительства Екатеринбургской железной дороги (1886 г.) он оказался соединен с залежами железной руды Кривого Рога. Коксующийся уголь Донбасса обеспечил стремительный взлет черной металлургии юга России, ее доля в общенациональной металлургии достигала 70 % в 1910–1920-х гг., и к 1940 г. она составляла внушительные 50–60 %.⁹ При этом география поставок донецкого угля была достаточно обширной. В первую очередь она охватывала собственно регионы Донбасса (30 %), а также связанные с ним промышленно развитые территории советской Украины (33 %), преимущественно Харьковскую, Днепропетровскую и Запорожскую области. Значительная часть донецкого угля потреблялась Центром (20 %), в основном Московской, Тульской и Воронежской областями, а также Северо-Западом (9 %), в первую очередь городом Ленинградом и Ленинградской областью.

Пример поставок угля в Ленинград демонстрирует первое слабое место в системе территориального размещения производительных

сил Советского Союза. Этот город был одним из крупнейших оборонно-индустриальных центров СССР. Весной 1938 г. доля Ленинграда и области только в части размещения здесь предприятий Народного комиссариата оборонной промышленности составляла 17,3 %.¹⁰ По данным 1940 г., удельный вес произведенной в Ленинграде промышленной продукции составил 10,5 % от общесоюзных показателей.¹¹ При этом Ленинград не имел источников собственного топливного сырья. Это положение вещей было результатом дореволюционных тенденций, когда развитие промышленности царского Петербурга обеспечивалось импортом дешевого английского угля. После революции ситуация изменилась. Все каменноугольное топливо в количестве более 5 млн т город стал получать из Донбасса. Это были дальние убыточные перевозки на расстояние свыше двух тысяч километров. При этом четверть отгруженного в Донбассе угля сгорала в паровой топке по пути в город.¹² В дальнейшем проблема обеспечения Ленинграда топливом будет только усугубляться.

Подмосковный угольный бассейн также разрабатывался еще с дореволюционных времен. В 1940 г. он выдавал немногим более 5 % от общесоюзной добычи (9 млн т). Почти 90 % добытого здесь угля потреблялось на месте, в районе Центра, по преимуществу предприятиями, расположенными в Московской, Тульской, Рязанской и Ивановской областях.

Еще меньшую долю, 4 %, составило количество угля, добытого в это время в Карагандинском бассейне (7 млн т). Его активная эксплуатация началась в период индустриализации СССР. Около 25 % добытого здесь угля потреблялось близлежащими регионами Северного и Западного Казахстана, 60 % направлялось на Урал, в основном в Челябинскую область, для обеспечения работы металлургических комбинатов Челябинска и Магнитогорска.

Именно уральская металлургия определяла географию перевозок угольных грузов в восточной части СССР. Карагандинский бассейн при этом играл важную, но все же вспомогательную роль, покрывая около 40 % потребностей промышленности Южного Урала в минеральном топливе. Основное же количество каменноугольных грузов доставлялось

⁸ См.: Круглов В. Н. Экономическое районирование как фактор административно-территориального деления России в XX–XXI вв. // Историко-географический журнал. 2022. Т. 1, № 2. С. 78–109.

⁹ См.: Михеев М. В., Баев О. В. К истории Урало-Кузбасса: записка Кузнецкого каменноугольного и металлургического акционерного общества Высшему совету народного хозяйства РСФСР от 18 мая 1918 г. // Историко-географический журнал. 2022. Т. 1, № 2. С. 126, 127.

¹⁰ См.: Симонов Н. С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920–1950-е гг. М., 1996. С. 98.

¹¹ См.: ЦГА ИПД СПб. Ф. Р-24. Оп. 2. Д. 5663. Л. 25.

¹² См.: Там же. Ф. Р-25. Оп. 28. Д. 325. Л. 213–216.

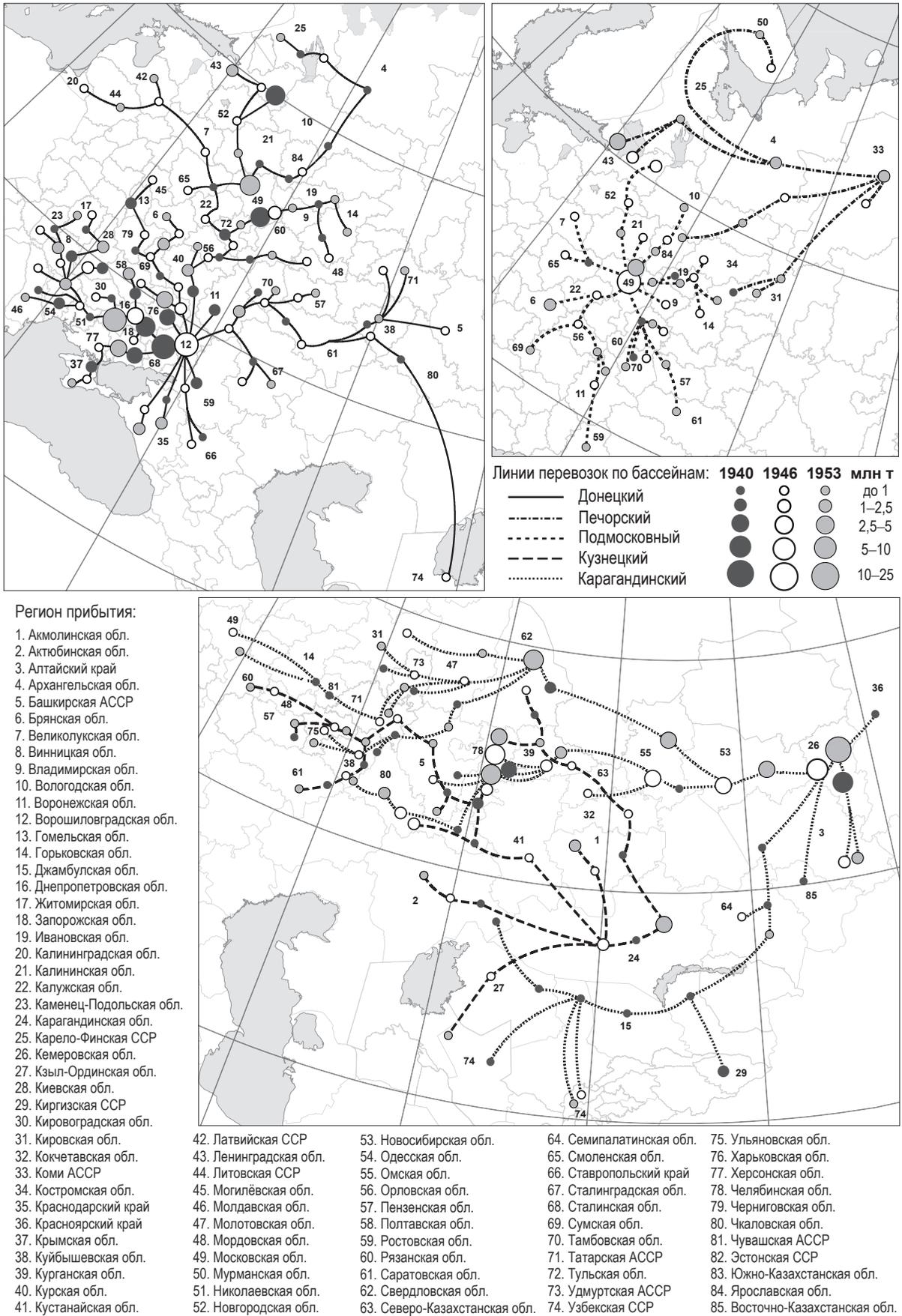


Рис. 2. Карта межрегионального грузооборота продукции пяти крупнейших угольных бассейнов СССР в 1940, 1946, 1953 гг. Составитель Е. С. Гришин
 Источник: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 2129. Л. 22–28; Междурайонный обмен грузов по железным дорогам за 1940 г. М., 1941. С. 110–116; Междурайонный обмен грузов по железным дорогам за 1953 г. М., 1954. Ч. 2. С. 90, 91.

на Урал из Кузнецкого бассейна в Западной Сибири. К 1940 г., в ходе индустриализации, посредством железнодорожного сообщения месторождения уральских железных руд были соединены с топливными ресурсами Западной Сибири и Северного Казахстана в Урало-Кузнецкий угольно-металлургический комбинат. Это был масштабный проект советской власти по переориентации уральской металлургии с древесного угля на каменный. Вторым в стране после Донецко-Криворожского, Урало-Кузбасс должен был стать основой всей тяжелой промышленности Азиатской части СССР, навсегда покончив с добывающе-сырьевой спецификой народного хозяйства востока Советского Союза. При этом уязвимым местом проекта было

К 1942 г. доля Подмосквовного угольного бассейна при сокращении здесь по сравнению с 1940 г. добычи на 2,5 млн т из-за боевых действий все равно возросла до 10 % от общесоюзного объема. Доля Карагандинского бассейна сравнялась с подмосковной. Безусловным лидером среди советских угольных бассейнов стал Кузбасс. В 1942 г. здесь было добыто почти 30 % (21 млн т) угля.¹⁴ Теперь, когда центр угледобычи сместился на восток, резко возросла и нагрузка на транспортную инфраструктуру Урала и Сибири. В системе территориальной организации экономики СССР возникло еще одно слабое место. Оно было связано с изменением объема работы железных дорог (табл. 1).

Таблица 1

КОЛИЧЕСТВО ГРУЗОВ, ОТПРАВЛЕННЫХ С ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СССР
В 1941–1942 ГГ. В РЕГИОНАЛЬНОМ РАЗРЕЗЕ

Год	Всего по СССР	в том числе			
		Урал, Сибирь	Средняя Азия	Дальний Восток	прочие ж. д.
1940, тыс. т	235 146	96 688	15 951	39 812	82 695
1942, тыс. т	205 617	99 311	14 240	25 219	66 847
1942 к 1940, %%	87,4	102,7	89,3	63,3	80,8

Источник: РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 61. Д. 171. Л. 2.

дальнее расстояние между Уралом и Западной Сибирью. Обеспечение бесперебойной деятельности производств Урало-Кузбасса требовало регулярных поставок угля из Западной Сибири на Урал на расстояние около двух тысяч километров. То есть функционирование всей металлургической промышленности востока СССР находилось в прямой зависимости от железнодорожного сообщения.¹³

В 1940 г. доля добытого в Кузбассе угля составила 14 % от общесоюзного производства. Около 30 % потреблялось на месте, преимущественно металлургической промышленностью (в свою очередь, зависимой от привозной уральской руды), 33 % было направлено на Урал, в основном в Свердловскую и Челябинскую области, в среднем по 10 % пришлось на долю Поволжья, Западной Сибири и Казахстана. Средняя Азия (Узбекская ССР) потребила 6 %.

Великая Отечественная война значительно изменила географию угольной промышленности Советского Союза. Из-за оккупации значительной части западных территорий СССР существенно возросло значение угольных бассейнов в центре и особенно на востоке страны.

К 1943 г. железные дороги европейской части СССР резко уменьшили объемы работы по отправлению грузов, а центр грузовой работы переместился на Урал и в Сибирь. В 1942 г. здесь было сосредоточено около трети всей погрузки сети (28 %) — в 1940 г. на их долю приходилось только 13 % общесетевой нагрузки.¹⁵ Целый ряд ранее рядовых станций железнодорожной сети СССР выдвинулся в разряд крупнейших, ранее крупнейшие станции переходили в группу рядовых станций (табл. 2).

В мае 1942 г. девять из десяти крупнейших железнодорожных станций СССР, лидировавших по отправлению и прибытию грузов, располагались на Урале и в Западной Сибири.¹⁶ Эта ситуация возникла вследствие военной необходимости любой ценой обеспечить работу промышленных предприятий Урало-Кузбасса, что во многом подчинило транспортную инфраструктуру страны его интересам. Результатом таких мер стало резкое падение грузоперевозок в двух крупных тыловых регионах — на Дальнем Востоке и в Средней Азии. Главными грузами крупнейших станций были продукция и сырье для черной металлургии (каменный уголь,

¹³ См.: Зубков К. И. Геополитическая мотивация разработки и реализации Урало-Кузбасского проекта // Уральский исторический вестник. 2011. № 1 (30). С. 22–27.

¹⁴ См.: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 329. Д. 1989. Л. 38–39.

¹⁵ См.: Там же. Ф. 1884. Оп. 61. Д. 171. Л. 3.

¹⁶ См.: Там же. Л. 6–7.

Таблица 2

**ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЕМА РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ СССР
В ПЕРИОД С МАЯ 1941 Г. ДО МАЯ 1942 Г.**

Изменение объема работы	Число станций	
	отправление	прибытие
Увеличение объема работы:		
На 75 % и более	57	43
50–75 %	18	14
25–50 %	17	13
менее чем на 25 %	36	29
Уменьшение объема работы:		
менее чем на 25 %	62	63
На 25–50 %	72	68
50–75 %	34	40
75 % и более	6	7
Итого:	302	277

Источник: РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 61. Д. 171. Л. 5.

кокс, руда, черные металлы). Их доля в грузо-обороте станций могла достигать до 100%.¹⁷ Безусловное доминирование перевозок кузнецкого угля стало мешать выполнению транзитных функций железных дорог Урала и Сибири.

После Великой Отечественной войны эта тенденция сохранялась. В 1945 г. рост валовой продукции промышленности Урала и Западной Сибири по сравнению с 1940 г. составил 305 и 270 % соответственно.¹⁸ Новые промышленные мощности требовали каменноугольного топлива в большем объеме. Вследствие этого в 1946 г. подавляющая часть из 29,3 млн т кузнецкого угля (18 % от общесоюзной добычи) была направлена потребителям на дальние расстояния. Теперь собственно на территории Кузбасса перерабатывалась только четверть добытого здесь угля (25 %). Более трети (36 %) кузнецких углей отправлялось по железной дороге на Урал, как и до войны, в Свердловскую и Челябинскую области. При этом объем перевозимого в указанном направлении угля также вырос на треть — с 7 до 10 млн т. Примерно 6 % кузнецкого угля потребила близлежащая Омская область в Западной Сибири. Столько же получили области Северного и Южного Казахстана. По 3 % приходилось на районы Центра (преимущественно Горьковская и Тульская области), Поволжья (Куйбышевская область, Татарская АССР) и Средней Азии (Узбекская ССР).

В случае Челябинской области ситуацию облегчал Карагандинский угольный бассейн.

Связанный с Южным Уралом меридиональным железнодорожным сообщением, он своими поставками позволял несколько разгрузить от угольных грузов широтные пути из Западной Сибири на Урал. В 1946 г. Карагандинский бассейн произвел 11 млн т угля, что составляло почти 7 % от общесоюзной добычи — вдвое больше, чем до войны. Из них на месте было потреблено только 13 %, что опять-таки было вдвое больше довоенной доли (в основном из-за строительства здесь Карагандинского металлургического завода в 1942 г.). Около 20 % карагандинского угля потребители другие области Казахстана, но основная его масса, почти половина (46 %), была направлена на Южный Урал.

Однако Карагандинский бассейн не мог полностью удовлетворить даже потребности южноуральской промышленности, и тем более абсолютной становилась зависимость промышленности Среднего Урала от Кузнецких углей. Сократить объемы угольных перевозок между двумя регионами было возможно только за счет стороннего поставщика. Им должен был стать Печорский угольный бассейн. С 1942 г. Свердловский обком ВКП(б) предпринимал последовательные шаги для переориентации угледобычи в Печорском бассейне под нужды металлургии Среднего Урала, предполагавшие организацию прямого железнодорожного сообщения между Воркутой и Свердловском.¹⁹ Эксплуатация Печорского угольного бассейна имела большие перспективы. Только его разведанные запасы составляли более 36 млрд т.²⁰

¹⁷ См.: РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 61. Д. 171. Л. 6–7.

¹⁸ См.: Планирование размещения производительных сил СССР: осуществление политики КПСС на этапах социалистического строительства / Можин В. П. [и др.]. М., 1985. Ч. 1. С. 214.

¹⁹ См.: Аристов А. Б. Незабываемое // Урал. 1981. № 5. С. 23; Архив РАН. Ф. 666. Оп. 2. Д. 1. Л. 11–22.

²⁰ См.: ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 41. Д. 218. Л. 50–55.

В 1946 г. Печорский бассейн произвел более 3,5 млн т угля, что составило всего лишь 2 % от уровня всесоюзной добычи. Основной причиной этого была слабая транспортная инфраструктура региона. С конца 1941 г. он был соединен с сетью железных дорог европейской части СССР Печорской железной дорогой. Около 6 % добытого угля потреблялось на месте, 11 % было направлено в районы Центра (Горьковская область), 44 % потребили регионы Европейского Севера (Архангельская, Мурманская области и Карело-Финская ССР), 36 % было направлено на Северо-Запад, в Ленинград (1 млн т). Расстояние между Воркутой и Ленинградом в две тысячи километров примерно равнялось расстоянию между Ленинградом и Донбассом или между Кузбассом и Уралом. Для сравнения, в случае принятия проекта Свердловского обкома ВКП(б) перевозки печорского угля в уральском направлении потребовали бы преодолеть только тысячу километров, однако Печорский бассейн постепенно становился поставщиком каменного угля для Ленинграда, который уже не мог снабжаться углем Донбасса, как ранее.

В 1946 г. разрушенный войной Донбасс произвел 39 млн т угля — вдвое меньше, чем до войны. Доля региона в общесоюзном производстве, также упавшая вдвое и составлявшая 24 %, все же возвращала Донбасс на утраченное во время войны первое в СССР место по количеству добытого угля. При этом 42 % донецкого угля потреблялось собственно на Донбассе, еще 24 % — близлежащими регионами Украинской ССР, 15 % было направлено в области Центра. Весь Северо-Запад получил около 3,5 % донецкого угля, из них на долю Ленинграда пришлось около 0,8 млн т — в 6,5 раз меньше, чем до войны. Чтобы покрыть потребности Ленинграда в угле, приходилось прибегать к импорту — 0,8 млн т было доставлено в город через Драгобычскую область из Польши. Всего в 1946 г. в Ленинград было завезено 5,5 млн т угля. Наибольшую часть из них поставил Подмосковский бассейн — 2,5 млн т.²¹

Подмосковский бассейн произвел в 1946 г. 19 млн т угля — в два раза больше, чем в 1940 г. Аналогично, ровно вдвое, до 11 % возросла его доля в общесоюзном производстве. При этом, в отличие от довоенного периода, значительно снизилась доля угля, потребляемого на месте, — 65 %. Около 17 % подмосковского угля,

как и ранее, потребили области Центра (преимущественно Ивановская, Горьковская, Рязанская). 14 %, как упоминалось выше, было направлено в Ленинград. Снабжение Ленинграда подмосковным углем не могло продолжаться долго. Эти ресурсы обоснованно требовала столица, активно восстанавливавшаяся после войны и эвакуации. Московские власти очень ревниво относились к ресурсам Подмосковского бассейна. В 1942 г. Московский горком даже пошел на прямой конфликт с Тульской областью в этом вопросе, переведя под юрисдикцию столичной области часть угленосных месторождений.²²

Тем временем Ленинградский обком ВКП(б) развил бурную деятельность по переориентации Печорского бассейна под интересы ленинградской промышленности. Желая сохранить за Ленинградом высокий удельный вес в общесоюзном производстве, руководство обкома в лице первых секретарей А. А. Кузнецова и П. С. Попкова сумело добиться принятия Совмином СССР постановления от 23 марта 1948 г. «О развитии топливно-энергетической и металлургической базы города Ленинграда», создававшего возможности закрепить за Ленинградом Печорский бассейн. Существуют основания полагать, что эти действия сопровождалась активной поддержкой председателя Госплана СССР Н. А. Вознесенского, тем более что одновременно с этим Госплан заблокировал свердловский проект по эксплуатации ресурсов Печоры.²³

В 1953 г. Печорский бассейн произвел уже 12 млн т угля, что составило 4 % от общесоюзной добычи. Внутри региона было потреблено только 12 %, а большая часть (40 %) была отправлена на Северо-Запад, в Ленинград. Около 35 % потребили регионы Европейского Севера (Мурманская, Архангельская области, Карело-Финская ССР). В 1953 г. Печора обеспечила потребности Ленинграда углем на 73 %.²⁴

С одной стороны, это решало вопросы обеспечения топливом ленинградской промышленности, с другой — одновременный отказ от Урало-Печорского проекта сохранял проблему перегруженности транспортного сообщения Урала и Западной Сибири угольными грузами.

²² См.: ЦГА Москвы. Ф. П-3. Оп. 66. Д. 12. Л. 2.

²³ См.: Михеев М. В. «Городской регионализм» в Советском Союзе 1940-х гг. на примере Свердловска и Ленинграда // Региональные столицы России — точки опоры и роста. Екатеринбург, 2023. С. 211–213.

²⁴ См.: Междурайонный обмен грузов по железным дорогам за 1953 г. М., 1954. Ч. 2. С. 90, 91.

²¹ См.: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 2129. Л. 22–28.

В 1953 г. на территории Кузбасса было произведено 46 млн т угля. Его доля в общегосударственном производстве была равна 14 %. При этом несколько возросла доля потребляемого на месте угля — 30 % собственно на территории Кузбасса и 17 % — металлургией близлежащих регионов Западной Сибири (Омская и Новосибирская области, Алтайский край). Около 5 % шло в Поволжье. Подавляющее же большинство угля, 36 %, как и ранее, направлялось на Урал (преимущественно Челябинская и Свердловская области). Темпы увеличения количества перевезенного угля опережали общее увеличение грузоперевозок в Урало-Сибирском регионе вплоть до второй половины 1950-х гг. (табл. 3).

Таблица 3

ПРИБЫТИЕ И ОТПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОВ
С ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УРАЛА И СИБИРИ
в 1940–1957 гг., %%

Год	Все грузы	Каменноугольные грузы
1940	100	100
1945	137	182
1949	182	219
1957	372	385

Источник: Междудорожная корреспонденция на железных дорогах в 1957 г. М., 1958. С. 8, 9, 38–49; РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 61. Д. 396. Л. 3–5.

Высокая доля перевозимого угля означала ограничение перевозок других грузов через географический центр страны. Перемещение каждого нового тонно-километра каменного угля означало невозможность отправки или получения восточными регионами любой иной промышленной либо сельскохозяйственной продукции из европейской части СССР в аналогичном размере. По нашему мнению, отмечаемая современными экономгеографами проблема концентрации грузопотоков на современных железных дорогах России, когда на 27 % всей сети дорог приходится 70 % грузопотоков, во многом обуславливается инерцией указанных событий экономической истории СССР 1940–1950-х гг.²⁵

Карагандинский бассейн произвел 20 млн т угля (6 % от общесоюзной добычи) в 1953 г. При этом на месте потреблялось 14 % угля, 10 % направлялось в близлежащие районы Казахстана, 4 % шло в районы Центра, 6 % в области Поволжья. Безусловным лидером в потреблении карагандинских углей оставался Урал. В 1953 г. его доля составила 49 %, а в абсолютных циф-

рах почти вдвое выросла по сравнению с 1946 г., что также увеличивало нагрузку на транспортное сообщение.

Зато Подмосковский бассейн постепенно возвращался к преимущественному потреблению добываемых здесь углей местными предприятиями. Из 33 млн т продукции 1953 г., составлявшей 10 % от общесоюзной добычи, на месте потреблялось 74 % угля, еще 15 % равномерно распределялись по областям Центральной России.

Донецкий же бассейн, произведя в 1953 г. 95 млн т угля, повысил свой удельный вес в общесоюзной добыче до 29 %. При этом доля угля, потребляемого донецкими предприятиями, упала по сравнению с 1946 г., но все еще была выше довоенной — 39 %. Около 30 % традиционно потребляла промышленность востока и юга Украинской ССР (в первую очередь Днепропетровская, Харьковская, Запорожская, Одесская, Киевская области). Регионы Центра оттянули на себя 14 % (преимущественно Московская, Курская, Воронежская, Брянская области). Таким образом, география поставок донецкого угля почти полностью повторяла довоенную, за исключением охвата Северо-Запада. С конца войны последний снабжался преимущественно углями Печорского бассейна.

Итак, анализ динамики грузоперевозок каменного угля по территории СССР в 1940–1953 гг. позволяет зафиксировать определенные тенденции экономического развития Советского Союза в рассматриваемый период.

В первую очередь они сводились к стихийному установлению «барьеров» для разностороннего хозяйственного развития Урала, Сибири и связанных с ними регионов востока СССР. Эти «барьеры» возникли в результате дисбаланса транспортной инфраструктуры и производительных сил, размещенных в указанных регионах. Названный дисбаланс возник преимущественно под влиянием внешнего фактора — Великой Отечественной войны, когда интересы военной промышленности сделали приоритетом для железных дорог Урала и Сибири перевозку угля. Усугублению же такого дисбаланса послужили уже внутренние политические факторы — местнические противоречия Свердловского и Ленинградского обкомов ВКП(б), вследствие которых возможность разгрузить транспортные потоки на востоке страны путем налаживания магистрального сообщения между Воркутой и Свердловском не была реализована. Примечательно, что доля

²⁵ См.: Региональное развитие и региональная политика России в переходный период. М., 2011. С. 111.

угля, потребляемого Ленинградом в этот период, составляла всего 3–4 % от общесоюзного объема добычи, но тем не менее борьба Ленобкома за эти 3–4 % имела внушительные последствия для экономического развития всего Востока СССР, актуальные и в современной России.

Что касается районов Центра и Юга, то анализ статистики их углеперевозок более позитивен. В случае Подмосковского бассейна его трехкратное наращивание угледобычи в 1940–1953 гг. использовалось в интересах местного хозяйства, не перегружая общесоюзные транспортные сети. Донбасс же в абсолютных цифрах постепенно вернулся к довоенным показателям добычи и перевозок каменного угля, то

есть в прямом смысле слова осуществил восстановление хозяйства региона после Великой Отечественной войны. В целом, мы полагаем, приведенное исследование демонстрирует обнадеживающие перспективы изучения экономической истории СССР в аспекте транспортной статистики. В первую очередь они касаются возможностей осуществления историко-экономического районирования СССР с опорой на нее. Всесторонняя реализация этого потенциала возможна при осуществлении аналогичных исследований применительно к иным хронологическим периодам и прочим категориям грузов — продукции металлургии, сельского хозяйства, горнорудной промышленности и т. д.

Mikhail V. Mikheev

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

E-mail: mikheeviiiauroran@yandex.ru

COAL BASINS OF THE USSR IN THE SYSTEM
OF INTERREGIONAL FREIGHT TRAFFIC, 1940–1953

The article introduces into scientific circulation the materials of the USSR transport statistics on the dynamics of coal cargoes transportation by rail in the late 1940s — early 1950s. On the basis of the identified sources, it establishes the importance and place in the system of interregional freight traffic for the five largest coal basins of the Soviet Union: Donetsk, Near Moscow, Karaganda, Kuznetsk and Pechora. The evolution of transportation is considered in the context of political and economic factors of both external and internal nature. In particular, the case of indirect economic damage caused to the eastern regions of the USSR by the Great Patriotic War is shown on the example of transport links between the Urals and Siberia. In the context of interregional freight transportation, an episode of territorial contradictions of the CPSU Sverdlovsk and Leningrad regional committees regarding the development of coal deposits in the Polar Urals is considered. It is noted that the economic effect of the historical inertia of these events can be traced up to the present time, and is expressed both in the imbalance of the latitudinal and meridional directions of transport routes, and the uneven congestion of the railway network of modern Russia. The published material demonstrates the prospects of using the USSR transport statistics for the implementation of comprehensive historical and economic zoning of the Soviet Union, subject to similar studies in relation to other chronological periods and other categories of cargo in the future. The article is supplemented with cartographic materials illustrating the considered changes in the transportation of coal cargoes across the territory of the USSR graphically.

Keywords: *transport statistics, coal industry of the USSR, Stalinism, Great Patriotic War, historical cartography*

REFERENCES

- Aristov A. B. [The Unforgettable]. *Ural* [The Ural], 1981, no. 5, pp. 3–32. (in Russ.).
- Artemov E. T. [Economic Policy of the Late Soviet Period: The Problem of Setting Priorities]. *Izvestiya Ural'skogo federal'nogo universiteta. Seriya 2. Gumanitarnyye nauki* [Izvestia. Ural Federal University Journal. Series 2. Humanities and Arts], 2021, vol. 23, no. 1, pp. 210–224. DOI: 10.15826/izv2.2021.23.1.014 (in Russ.).
- Bakanov S. A. *Ugol'naya promyshlennost' Urala: zhiznennyy tsikl otrasli ot zarozhdeniya do upadka* [Coal Industry of the Urals: The Life Cycle of the Industry from Origin to Decline]. Chelyabinsk: Entsiklopediya Publ., 2012. (in Russ.).

- Ermolaev S. A. [Oil and Gas Dependence of the Soviet Union: Lessons for Modern Russia]. *Vserossiyskiy ekonomicheskii zhurnal EKO* [The All-Russian ECO Journal], 2017, no. 5, pp. 76–97. (in Russ.).
- Hobsbawm E. *Vek revolyutsii. Evropa 1789–1848* [The Age of Revolution: Europe, 1789–1848]. Rostov-on-Don: Feniks Publ., 1999. (in Russ.).
- Komar I. V. *Ural. Ekonomiko-geograficheskaya kharakteristika* [The Urals. An Economic and Geographical Characterization]. Moscow: AN SSSR Publ., 1959. (in Russ.).
- Kruglov V. N. [Economic Zoning as a Factor of Russia's Administrative-Territorial Division in the 20th–21st Centuries]. *Istoriko-geograficheskii zhurnal* [Historical Geography Journal], 2022, vol. 1, no. 2, pp. 78–109. DOI: 10.58529/2782-6511-2022-1-2-78-109 (in Russ.).
- Martin-Amourou J. M. *Razvitiye energetiki v Sovetskom Soyuze s 1917 po 1950 god* [Development of Power Engineering in the Soviet Union from 1917 to 1950]. Available at: <https://clck.ru/36S9eW> (accessed: 06.11.2023). (in Russ.).
- Mikheev M. V. [“Urban Regionalism” in the 1940s Soviet Union on the Example of Sverdlovsk and Leningrad]. *Regional'nyye stolitsy Rossii – tochki opory i rosta* [Regional Capitals of Russia – Points of Support and Growth]. Ekaterinburg: Alfa-Print Publ., 2023, pp. 211–213. (in Russ.).
- Mikheev M. V., Baev O. V. [On the History of the Ural-Kuzbass: A Report from the Kuznetsk Coal and Metallurgical Joint-Stock Company to the Supreme Council of the National Economy of the RSFSR]. *Istoriko-geograficheskii zhurnal* [Historical Geography Journal], 2022, vol. 1, no. 2, pp. 122–137. DOI: 10.58529/2782-6511-2022-1-2-122-137 (in Russ.).
- Mozhin V. P., Kistanov V. V., Lavrishchev A. N., Adamescu A. A., Tokarev S. P. *Planirovaniye razmeshcheniya proizvoditel'nykh sil SSSR: osushchestvleniye politiki KPSS na etapakh sotsialisticheskogo stroitel'stva* [Planning the Deployment of the Productive Forces of the USSR: Implementation of the CPSU Policy at the Stages of Socialist Construction]. Moscow: Ekonomika Publ., 1985, part 1. (in Russ.).
- Regional'noye razvitiye i regional'naya politika Rossii v perekhodnyy period* [Regional Development and Regional Policy of Russia in the Transition Period]. Moscow: MGTU im. N. E. Baumana Publ., 2011. (in Russ.).
- Simonov N. S. *Voyenno-promyshlennyy kompleks SSSR v 1920–1950-ye gg.* [Military-Industrial Complex of the USSR in the 1920–1950s]. Moscow: ROSSPEN Publ., 1996. (in Russ.).
- Zubkov K. I. [Geopolitical Motivations and Implementation of the Ural-Kuzbass Project]. *Ural'skiy istoricheskiy vestnik* [Ural Historical Journal], 2011, no. 1 (30), pp. 22–27. (in Russ.).

Для цитирования: Михеев М. В. Угольные бассейны СССР в системе межрегиональных грузоперевозок в 1940–1953 гг. // Уральский исторический вестник. 2024. № 1(82). С. 62–71. DOI: 10.30759/1728-9718-2024-1(82)-62-71.

For citation: Mikheev M. V. Coal Basins of the USSR in the System of Interregional Freight Traffic, 1940–1953 // Ural Historical Journal, 2024, no. 1(82), pp. 62–71. DOI: 10.30759/1728-9718-2024-1(82)-62-71.