

**МИХЕЕВ МИХАИЛ ВИКТОРОВИЧ**

к.и.н., н.с., Институт истории и археологии УрО РАН

(Екатеринбург, Россия)

E-mail: [mikheeviiiauroran@yandex.ru](mailto:mikheeviiiauroran@yandex.ru)

## ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ УРАЛ В СИСТЕМЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ СВЯЗЕЙ ПОСЛЕ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ (1923/1924 ОПЕРАЦИОННЫЙ ГОД)

УДК 930(470.5)“19”

В статье анализируются место и роль Уральского региона в системе межрайонных грузоперевозок по железным дорогам СССР в 1923/1924 операционном году. На основании статистических данных Народного комиссариата путей сообщения делается вывод о подчиненном положении промышленности Урала по отношению к индустриальным центрам Европейской России в первые годы советской власти.

*Ключевые слова: индустриальный Урал, железные дороги, межрайонный грузооборот, региональная политика, индустриализация*

В начале первых пятилеток Уральский регион занял особое положение в планах центрального правительства по реорганизации системы размещения производительных сил в азиатской части Советского Союза. В отличие от дореволюционного времени, когда индустрия региона занимала второстепенное положение в сравнении с промышленными производствами центральных и южных губерний (см. табл. 1), новая власть рассчитывала использовать его в качестве «индустриального плацдарма» для промышленного освоения и развития Сибири, Средней Азии и Дальнего Востока.

*Таблица 1*

**Производство основных видов продукции черной металлургии по экономическим районам СССР в 1923/24 г.**

		<b>Юг</b>	<b>Центр</b>	<b>Урал</b>	<b>Всего</b>
Чугун	млн пуд	211,811	14,27	70,65	296,73
	%%	71	5	24	100

		Юг	Центр	Урал	Всего
Сталь	млн пуд	189,99	54,66	74,38	319,03
	%%	60	17	23	100
Прокат	млн пуд	158,70	44,17	53,12	255,99
	%%	62	17	21	100

Рассчитано по: Народное хозяйство СССР за 1923–24 год (IV Статистико-экономический ежегодник). М., 1924. С. 334.

В 1929 г. один из ведущих деятелей Госплана СССР Н.Н. Колосовский определил значение Урала для общесоюзной экономики следующим образом: «Урал есть преддверие к огромным просторам Советской Азии с еще совершенно нетронутыми природными богатствами. Советская Азия, то есть Сибирь и Дальний Восток несравненно обильнее чем европейские районы Союза, но для того чтобы использовать эти богатства нужны железные дороги, нужны машины и орудия как для промышленности, так и для сельского хозяйства. Для постройки железных дорог и изготовления машин прежде всего нужно дешевое железо. Если мы станем изготавливать железо для этих районов на Украине и потом доставлять его или в виде рельсов или в виде готовых машин в Сибирь и на Урал, то придется оплачивать провоз на далекое расстояние. Это сильно удорожит и постройку железных дорог и сооружение заводов и потребует излишнего расходования накладных средств. Совсем другое положение будет, если мы создадим собственную железодельтельную промышленность на Урале и в Сибири, изготавливающую на месте железо, рельсы, и построим здесь заводы для изготовления необходимых машин и орудий»<sup>1</sup>.

Тем временем, в начале 1920-х гг., индустрия Урала, продолжавшая функционировать в пределах морально устаревших технологий, где выплавка металлов осуществлялась путем использования древесных углей, являла собой, по едкому выражению советского экономиста А.В. Комара, олицетворение «экономической отсталости царской России и уродливой географии ее производительных сил»<sup>2</sup>.

В свете последовавшей в 1929–1933 гг. советской индустриализацией, представляется интересным установить экономическое

<sup>1</sup> Колосовский Н.Н. Уральская область и Башкирская АССР. М., 1929. С. 27.

<sup>2</sup> Комар И.В. Урал. Экономико-географическая характеристика. М., 1959. С. 192.

значение Урала в системе межрегиональных связей в СССР после Гражданской войны. Это в равной степени позволит как зафиксировать тенденции территориального экономического развития России начала XX в., так и обозначить проблемы которым предстояло встать на пути предпринятой советской властью попытки рационального и равномерного размещения производительных сил, попытки покончить с унаследованной от царской России «уродливой географией».

Источником для настоящего исследования служат опубликованные НКПС «Материалы по статистике путей сообщения». В этом издании опубликованы данные о железнодорожных грузоперевозках между экономическими районами Советского Союза в 1923/24 операционном году (первом, после Гражданской войны, операционным годом мирного времени). Сгруппировав статистические материалы по ввозу и вывозу из региона основных видов промышленной продукции (см. приложения 1–4) в процентных долях и абсолютных цифрах можно сделать следующие наблюдения.

В первую очередь обращает на себя внимание место Урала в грузоперевозке кокса, основного топлива в металлургии первой половины XX в., пришедшего на смену древесному углю. Мы видим, что кокс совершенно не вывозится из региона (см. приложения 1, 3), более того, в больших количествах он завозится из Западной Сибири (см. приложения 2, 4). Общий объем перевозок кокса из Западной Сибири на Урал—38 986 т, что, на первый взгляд, довольно много—почти 9% от всего кокса перевезенного по железным дорогам СССР в 1923/24 операционном году<sup>3</sup>. Однако, это всего 12% от грузооборота кокса в Донбассе (322 123 т), что, с одной стороны, иллюстрирует серьезное отставание Уральской металлургии от металлургии Юга, с другой же демонстрирует тенденцию перехода промышленности Урала на минеральное топливо из Западной Сибири. Первые попытки такого перехода были предприняты еще в позднеимперский период. Теоретические аспекты этих процессов обсуждались на Съездах уральских горнопромышленников в 1900–1916 гг., благодаря чему, к 1917 г. проекты перевода промышленности Урала на сибирское минеральное топливо уже

<sup>3</sup> Материалы по статистике путей сообщения. М., 1926. Вып. 48. Ч. 2. С. 71.

были подкреплены научно-теоретической базой, а в части практической организации ограничивались лишь пропускной способностью железных дорог и нехваткой грузовых вагонов<sup>4</sup>.

Впоследствии соединение уральской руды и западносибирского каменного угля будет обеспечено организацией магистрального сообщения Урала и Сибири в рамках Урало-Кузнецкого проекта<sup>5</sup>.

Статистика по перевозкам нефтепродуктов выглядит на первый взгляд странно. Складывается впечатление, что Урал на 62 % самостоятельно обеспечивал себя нефтепродуктами, получая недостающие 33 % из Поволжья. Ситуация удивительная тем более, что активное освоение месторождений Урало-Поволжья началось только во второй половине 1930-х гг. Мы предполагаем, что столь странная картина объясняется с одной стороны тем, что в используемую статистику грузоперевозок не включены данные по водному транспорту, с другой малыми (2 % от общесоюзных масштабов<sup>6</sup>) количествами завезенной на Урал нефтепродуктов. Последнее теоретически делает возможным покрытие потребностей региона в нефтепродуктах средствами собственных производств и месторождений.

Показательны данные о ввозе на Урал и вывозе из региона железных руд, черных металлов и машин. Из статистики видно, что Урал был полностью обеспечен железными рудами, самостоятельно обрабатывал 87 % из них, отправляя около 12 % оставшихся на предприятия в западные регионы страны. Что касается черных металлов, то из выплавленных на Урале их оставалось только около 30 %, остальное шло на запад, в основном в Центральную Россию, для которой Урал являлся поставщиком металлургического сырья и полуфабрикатов. Что касается самой высокотехнологичной отрасли промышленности — машиностроения, то 85 % произведенных на Урале машин оставались внутри региона, в плане машиностроения Урал сильно (на 49 %) зависел от западных районов. Доля же всех ввезенных в регион машин составляла

<sup>4</sup> Рукосуев Е.Ю. Съезды горно- и золотопромышленников Урал в конце XIX — начале XX века: организация и направления деятельности. Екатеринбург, 2015. С. 257–268.

<sup>5</sup> См. об этом: Урало-Кузбасс: от замысла к реализации. Екатеринбург, 2010.

<sup>6</sup> Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 48. Ч. 2. С. 89, 120–121, 193.

6 % от общесоюзных перевозок<sup>7</sup>, что серьезно портит репутацию Урала как региона развитого в промышленном отношении.

Несколько более оптимистично выглядело место Урала в системе перевозок железных, стальных, чугунных и жестяных изделий, 50 % которых от произведенных в регионе вывозилось за его пределы, причем 30 % из них в восточные районы.

Проанализировав систему грузоперевозок СССР в 1923/24 операционном году, можно заключить, что промышленный Урал того времени представлял собой периферийный район в системе общесоюзной экономики. На нем не были развиты высокотехнологичные отрасли индустрии (в этой части он был сильно зависим от центральных районов), а существовавшая промышленность была ориентирована на обслуживание интересов предприятий европейской части России. Исходя из этого, планы советских властей относительно использования региона для экономического освоения и закрепления всего Зауралья представляли собой весьма сложную задачу, требовавшую строительства на Урале современных и высокотехнологичных отраслей индустрии, увеличения доли промышленной продукции региона в общесоюзном производстве, смещение «полюсов роста» национальной экономики из Центра, Юга и Северо-Запада на Урал и в Сибирь, строительства соответствующей инфраструктуры, увеличения населения на востоке и т. д. Представляется, что дальнейшее изучение межрайонных грузоперевозок в СССР периода сталинизма (1930-е — 1950-е гг.) во многом позволит судить о степени успешности этих и им подобных мероприятий советской власти.

### **Библиографический список**

- Колосовский Н.Н.* Уральская область и Башкирская АССР. М., 1929.
- Комар И.В.* Урал. Экономико-географическая характеристика. М., 1959.
- Рукоусев Е.Ю.* Съезды горно- и золотопромышленников Урал в конце XIX — начале XX века: организация и направления деятельности. Екатеринбург, 2015.
- Урало-Кузбасс: от замысла к реализации: сб. ст. и документов.* Екатеринбург, 2010.

<sup>7</sup> Там же. Вып. 51. Ч. 3. С. 155.

МИКНЕЕВ М.В.

**INDUSTRIAL URALS IN THE SYSTEM OF INTERREGIONAL RELATIONS  
AFTER THE CIVIL WAR (1923/1924 OPERATING YEAR)**

The article touches upon the place and role of the Ural region in the system of inter-district cargo transportation by railways of the USSR in the 1923–1924 operational year. Based on the statistics of the People's Commissariat of Railways, is made a conclusion about the subordinate position of the Ural industry in relation to the industrial centers of European Russia in the early years of Soviet power.

Keywords: *Industrial Urals, railways, inter-district freight turnover, regional policy, industrialization*

Приложение 1

**МЕЖРАЙОННЫЕ СВЯЗИ УРАЛА ПО ВЫВОЗУ ПРОМЫШЛЕННЫХ ГРУЗОВ  
В 1923/24 ОПЕРАЦИОННОМ ГОДУ, ТОНН**

Эконом. р-ны	нефт. грузы	кокс	железная руда	чугун и сталь	маш. и их части	метал. изд.
Урал*	26 227	688	191 554	186 674	2 444	20 426
Западные р-ны	580	0	27 716	453 456	245	8 406
в т. ч.:						
Северо-Запад	0	0	3 309	23 321	38	639
Центр	485	0	9 452	394 700	128	3 669
Юг	0	0	8 157	21 413	12	1 409
Поволжье	50	0	6 618	6 799	47	1 474
Восточные р-ны**	26 246	0	667	19 099	161	12 613
в т. ч.:						
Западная Сибирь	21 744	0	0	9 534	132	7 912
Средняя Азия и Казахстан	596	0	667	5 812	8	2 883
Всего	53 053	688	219 937	659 229	2 850	41 445

\* Здесь и далее перевозка грузов внутри Урала.

\*\* Здесь и далее без Урала.

Здесь и далее рассчитано по: Материалы по статистике путей сообщения. М., 1926. Вып. 48. Ч. 2. С. 1–2, 71, 89, 120–121, 193; Там же. Вып. 51. Ч. 3. С. 2–3, 22–23, 62–63, 154–155.

## Приложение 2

**МЕЖРАЙОННЫЕ СВЯЗИ УРАЛА ПО ВВОЗУ ПРОМЫШЛЕННЫХ ГРУЗОВ  
В 1923/24 ОПЕРАЦИОННОМ ГОДУ, ТОНН**

Эконом. р-ны	нефт. грузы	кокс	железная руда	чугун и сталь	маш. и их части	метал. изд.
Урал	26 227	688	191 554	186 674	2 444	20 426
Западные р-ны	15 611	147	0	35 572	2 590	5 127
в т. ч.:						
Северо-Запад	0	49	0	16 315	446	688
Центр	1 189	0	0	11 132	1 649	2 523
Юг	3	98	0	3 100	380	1 359
Поволжье	14 032	0	0	4 810	93	557
Восточные р-ны	246	38 986	0	17 181	252	2 343
в т. ч.:						
Западная Сибирь	159	38 986	0	8 070	62	278
Средняя Азия и Казахстан	87	0	0	2 755	0	164
Всего	42 100	39 821	191 554	239 427	5 286	27 896

## Приложение 3

**МЕЖРАЙОННЫЕ СВЯЗИ УРАЛА ПО ВЫВОЗУ ПРОМЫШЛЕННЫХ ГРУЗОВ  
В 1923/24 ОПЕРАЦИОННОМ ГОДУ, %**

Эконом. р-ны	нефт. грузы	кокс	железная руда	чугун и сталь	маш. и их части	метал. изд.
Урал	49,4	100	87,0	28,3	85,8	49,3
Западные р-ны	1,1	0	12,6	68,7	8,6	20,3
в т. ч.:						
Северо-Запад	0	0	1,5	3,5	1,3	1,5
Центр	0,9	0	4,3	59,8	4,5	8,9
Юг	0	0	3,7	3,2	0,4	3,4
Поволжье	0,1	0	3,0	1,03	1,6	3,6
Восточные р-ны	49,4	0	0,3	2,9	5,4	30,4
в т. ч.:						
Западная Сибирь	40,9	0	0	1,4	4,6	19,1
Средняя Азия и Казахстан	1,1	0	0,3	0,9	0,3	7,0
Всего	100	100	100	100	100	100

## Приложение 4

**МЕЖРАЙОННЫЕ СВЯЗИ УРАЛА ПО ВВОЗУ ПРОМЫШЛЕННЫХ ГРУЗОВ  
в 1923/24 ОПЕРАЦИОННОМ ГОДУ, %**

Эконом. р-ны	нефт. грузы	кокс	желез- ная руда	чугун и сталь	маш. и их части	метал. изд.
Урал	62,6	1,7	100	77,5	46,2	73,2
Западные р-ны	37,0	0,4	0	14,8	49,0	18,4
в т. ч.:						
Северо-Запад	0	0,1	0	6,8	8,4	2,5
Центр	2,8	0	0	4,6	31,2	9,0
Юг	0,007	0,3	0	1,3	7,2	4,9
Поволжье	33,3	0	0	2,0	1,8	2,0
Восточные р-ны	0,6	97,9	0	7,2	4,8	8,4
в т. ч.:						
Западная Сибирь	0,4	97,9	0	3,4	1,2	1,0
Средняя Азия и Казахстан	0,2	0	0	1,2	0	0,6
Всего	100	100	100	100	100	100