

DOI 10.24411/2076-1503-2020-10763

УДК 338.245

ЕРМАКОВ Дмитрий Николаевич,
доктор политических наук,
доктор экономических наук, профессор,
профессор кафедры истории общественных
движений и политических партий исторического
факультета Московского государственного
университета им. М.В. Ломоносова
e-mail: dermakow@mail.ru

ПОПОВ Григорий Германович,
кандидат экономических наук, доцент,
старший научный сотрудник научно-исследовательской
лаборатории актуальной истории Института
общественных наук Российской академии народного
хозяйства и государственной службы (РАНХиГС)
при Президенте Российской Федерации
e-mail: popov-gg@raepa.ru;
GGPopov2009@mail.ru

БЕРЕЗКИНА Оксана Степановна,
кандидат политических наук, доцент,
доцент кафедры истории общественных движений
и политических партий исторического факультета
Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова
e-mail: os-berezkina@yandex.ru

МАЛАШКИНА Ольга Фёдоровна,
старший преподаватель Департамента инновационного менеджмента
в отраслях промышленности Института космических технологий
Инженерной академии Российского университета дружбы народов
e-mail: romanova_of@mail.ru

РАЗВИТИЕ СОВЕТСКОГО АВИАСТРОЕНИЯ В МЕЖВОЕННЫЙ ПЕРИОД

Аннотация. Статья посвящена развитию военного авиастроения в СССР в межвоенный период с точки зрения выявления связей между стратегическими решениями и производственными результатами на разных хронологических этапах развития отрасли. Авторы определяют ключевые факторы феномена роста советского авиастроения в 30-е годы. Делается вывод, что советское военное авиастроение могло добиться удовлетворительных результатов к концу 30-х годов при темпах роста модернизации и расширения отрасли, достигнутых в конце нэпа. Однако в этом случае Советский Союз не получил бы развитой бомбардировочной авиации, требовавшей крупных капиталовложений и трудовых затрат.

Ключевые слова: история советской авиационной промышленности, история государственного планирования, планы довоенной пятилетки, мобилизационная экономика, модернизация, институциональная история, советская экономика.

ERMAKOV Dmitrii Nikolaevich,
Grand Dr. of Economy Science, Grand Dr. of Political Sciences,
PhD of history, Professor, Professor of the Department
of the History of Social Movements and Political Parties,
Faculty of History at Lomonosov Moscow State University
JEL: B 30, B 31, D 78, N 44, N 63, O 14

POPOV Gregory Germanovich,
*PhD in Economics, Senior research fellow of the
Research laboratory of actual history of the Institute of social
Sciences of The Russian Presidential Academy of
national economy and public administration (RANEPA)*

BEREZKINA Oksana Stepanovna,
*PhD in Political Sciences, associate Professor,
Professor of the Department of the History of Social
Movements and Political Parties, Faculty of History
at Lomonosov Moscow State University*

MALASHKINA Olga Fedorovna,
*MBA (Master of business administration),
Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University),
Academy of Engineering,
senior lecturer of the Department of innovation management in industries*

DEVELOPMENT OF THE SOVIET AIRCRAFT INDUSTRY IN THE INTERWAR PERIOD

Annotation. *The article is devoted to the development of military aircraft construction in the USSR during the interwar period in terms of identifying links between strategic decisions and production results at different chronological stages of the industry's development. The authors identify key factors of the phenomenon of the growth of Soviet aviation in the 1930s, concludes that Soviet military aircraft were able to achieve satisfactory results by the end of the 1930s, with the growth of modernization and expansion of the industry reached at the end of the NEP. However, in this case, the Soviet Union would not have received a developed bomber aircraft, which required large investments and labor costs.*

Key words: *history of the Soviet aviation industry, history of state planning, pre-war five-year plans, mobilization economy, modernization, institutional history, Soviet economy.*

В науке есть распространенное мнение, что до первой пятилетки советская промышленность была не готова к развертыванию массового производства современных на то время вооружений. Однако уже в конце Первой мировой войны Россия смогла начать массовый выпуск самолетов, а также сборку грузовиков для армии. Эта тема частично поднята в работах Г.Г. Попова [Попов, 2018], где показано, что на практике в период первой пятилетки СССР лишь незначительно превзошел, а по ряду пунктов военного выпуска практически не превзошел Россию 1916–1917 гг. Технологические тенденции без учета бронетанковой техники в выпуске военной продукции сохранялись вплоть до второй пятилетки практически на уровне Первой мировой войны [Попов, 2018].

Одним из главных препятствий развития промышленности в период нэпа был дефицит квалифицированных кадров, что стало следствием трансформации советского общества в период Гражданской войны. Капитал имелся в достаточном количестве для восстановления экономики на уровне конца Первой мировой войны, но при этом не хватало рабочих рук, что стало одной из при-

чин наращивания капитала в период нэпа ограниченными темпами [Арутюнян, Маркус, с. 130]. Кроме того, имеющиеся капиталовложения были недостаточными для масштабного и ускоренного роста производства сверх прежних границ.

Причины перехода СССР к ускоренной индустриализации именно в таких масштабах, какие предложил И.В. Сталин, до сих пор являются дискуссионным вопросом, преобладает мобилизационная концепция, гласящая, что ускорение темпов роста промышленности в 30-е годы было вызвано планами руководства создать соответствующие внешнеполитическим угрозам мощные вооруженные силы [Красильников, 2018]. Вместе с тем, практически никто, кроме О. Кена, не обратил пристального внимания на то, что строительство вооруженных сил проводится четко по нормативам, устанавливаемым Генеральным штабом, согласовано с военными ведомствами и главой государства. О. Кеном была впервые широко показана роль индекса развертывания в строительстве вооруженных сил [Кен, 2002].

Исследователи ОПК периода индустриализации делают акцент в основном на количественных показателях выпуска военной продукции, при

этом недостаточно анализируется качество выпуска, то же самое относится к авиационной промышленности. На этом фоне недостаточно исследован вопрос выбора стратегии военного строительства в СССР в межвоенный период в сфере авиастроения. Мы выдвигаем гипотезу, что в рамках первой пятилетки произошло создание избыточных мощностей в военной промышленности при отставании научно-технической базы, и такое положение сохранялось до второй пятилетки. По этой причине имела место инфляция выпуска старой техники, и данная тенденция во многом прослеживается практически до начала 40-х годов. Данное положение демонстрирует пример авиационной отрасли.

Настоящая статья представляет собой историко-экономическое исследование, базирующееся на методе хронологического анализа документов, касающихся военного планирования в межвоенный период в ракурсе истории военного авиастроения в СССР. В работе ставится цель – выявить на базе сравнения планов (и их исполнений) периода нэпа и довоенных пятилеток, как институциональных ограничителей либо катализаторов развития отрасли, значение институционально-политического фактора в строительстве ВВС РККА. Научная проблема, как мы ее видим, заключается в том, что на фоне утверждения мейнстрима российской науки о высокой эффективности сталинских преобразований в экономике в межвоенный период с точки зрения развития ОПК имели место определенные неудачи Красной Армии в ходе участия в Гражданской войне в Испании, а также в «Зимней войне», когда Советскому Союзу противостояла маленькая Финляндия с аграрно-сырьевой экономикой. Тем более важно отметить, что после «Зимней войны» произошла известная катастрофа лета 1941 г. Сталинские реформы признаются многими учеными в России и на Западе эффективными и направленными на повышение обороноспособности страны, однако нельзя не заметить, что они продемонстрировали недостаточную эффективность в ряде вооруженных конфликтов, и прежде всего, в начале Великой Отечественной войны. На наш взгляд, здесь имеет место дискуссионный вопрос, требующий тщательного анализа развития промышленности и ОПК СССР в межвоенный период не только с точки зрения количественных показателей, но и по другим параметрам.

Выбор в пользу военно-воздушного строительства сделан в силу того обстоятельства, что авиационная отрасль стала в 1930 г. приоритетной, оставаясь таковой практически весь остальной советский период. В 30-е годы на военное авиастроение приходилось до трети бюджета капитального строительства в ОПК. Предприни-

маемый анализ позволит нам приблизиться к ответу на вопрос, имел ли СССР модель экономики, в которой государство шло на максимизацию выпуска военной продукции, руководствуясь принципом «чем больше, тем лучше», либо это была система, где планирование опиралось в большей мере на нормативные лимиты выпуска военной продукции.

Другой вопрос, приближение к ответу, на который должна дать настоящая статья, – это вопрос о том, развивался ли СССР в межвоенный период в большей степени по модели, предложенной в 1966 г. С. Кузнецом для описания процесса перехода общества от аграрной экономики к индустриальной. Ее существенной характеристикой является увеличение производительности на основе применения в материальном и нематериальном производстве новых знаний, полученных и распространенных в результате развития науки и образования [Kuznets, 1966, p. 81, 82, 190, 286 - 293]. Забегая вперед, скажем, что пример авиапрома СССР в межвоенный период показывает нам, что, несмотря на безусловное использование научных достижений и приращения знания, рост промышленного производства в СССР имел преимущественно экстенсивный характер.

В 30-е годы в СССР реализовывалась мобилизационная модель модернизационных изменений в разных областях, в т.ч. в военной отрасли. Следует отметить, что большевики изначально были далеки от армии и военного дела в целом, мечтая построить общество без государства и вооруженных сил: в 1918 г. РККА задумывалась в качестве добровольной милиции. И.В. Сталин, с именем которого ассоциируется строительство мобилизационной экономики в СССР (как и многое другое, что на практике было начато еще в период Гражданской войны), был невоенным человеком, многие современники отмечали, что он плохо разбирался в военных вопросах. Старт мобилизационной экономики, на наш взгляд, ошибочно связывают с началом первой пятилетки, отождествляя тем самым этот тип экономики в СССР межвоенного периода, включавший резкое наращивание вооруженных сил, исключительно с личностью И.В. Сталина [Cheremukhin, 2013]. Мало изученные ранее документы из Российского государственного военного архива содержат сведения, что на мобилизационных мероприятиях настояли главы военных ведомств, и особенно М.В. Фрунзе, еще в ходе дискуссии со сторонниками ограниченного военного бюджета в 20-е годы. Укрепление плановой экономики началось именно с военных производств, в частности с Авиатреста, для которого и был разработан в 1926 г. первый трехлетний план, который был вскоре переименован в пятилетний. Одной из наших задач в насто-

ящем исследовании являются освещение и систематизация сведений из собранных источников.

Что касается историографии, то в исследовании истории военного авиастроения есть немало белых пятен, поскольку данной тематикой занимается узкий круг историков, связанный, так или иначе, с историей техники. Как верно заметил в свое время М.Ю. Мухин, даже вокруг эвакуации авиационных заводов в 1941 г. сложились мифы, например, о «выводе предприятий в чистое поле» [Мухин, 2012]. Появлению таких мифов способствует и способствовало то, что в постсоветский период история СССР межвоенного периода исследуется не так подробно, многие важные документы не проанализированы. Можно отметить, что военное авиастроение в целом в ракурсе большой военной стратегии СССР практически не изучалось в постсоветской российской историографии, кроме монографии М.Ю. Мухина 2006 г. Вместе с тем, существует ряд новейших работ более узкой направленности. Так, В.И. Мамонтов в своей статье о развитии тяжелой военной авиации ВВС СССР утверждает, что советскому авиапрому удалось быстро преодолеть отставание от Запада примерно уже к концу первой пятилетки. Автор считает, что по техническим характеристикам советские военные самолеты в 30-е годы не уступали западным аналогам [Мамонтов, 2016, с. 3 - 5]. Увеличение удельного веса бомбардировочной авиации в структуре ВВС РККА В.И. Мамонтов связывает с решениями советского высшего руководства еще периода первой пятилетки. На наш взгляд, работа исследователя представляет интерес, однако в ней есть определенный элемент идеализации советского авиастроения. Считаем, что рост выпуска бомбардировщиков был, прежде всего, связан с анализом опыта войны в Испании.

Противоположные В.И. Мамонтову положения выдвигает в недавно вышедшей статье Д.И. Бочинин, который показывает, что кардинальная ускоренная модернизация ВВС и авиапрома СССР началась после войны в Испании на базе опыта воздушных боев советских самолетов с итальянскими и немецкими. По данным, приведенным у Д.И. Бочинина, истребители И-15, И-153 и И-16 показали отставание от немецкого новейшего на то время истребителя Bf 109, что, по мнению исследователя, и обусловило разработку и внедрение в производство новых советских моделей Як-1, ЛаГГ-3, МиГ-3, Пе-2, Ил-2 [Бочинин, 2012, с. 47]. Данная статья вносит вклад в изучение вопросов советского авиапрома, однако мы не можем полностью согласиться с мнением Д.И. Бочинина, поскольку, как будет показано в данной статье, появление новых моделей самолетов про-

изошло с опозданием, выводы командования ВВС по итогам боев в Испании о качестве истребителей И-16 и И-15 были в целом положительными. На наш взгляд, поворотным пунктом в модернизации советских истребителей стали все-таки уроки «Зимней войны». Можно отметить, что и Д.И. Бочинин приводит факт принятия летом 1940 г. советским руководством решения о беспрецедентном расширении выпуска военных самолетов, задействовав мощности гражданских производств [Бочинин, 2012, с. 47]. Это подтверждает тот факт, что «Зимняя война» привела к росту мобилизации советского авиастроения.

В статье Е.И. Подрепного на примере организации работы новых авиационных заводов в Горьковской области перед Великой Отечественной войной и в ее начальный период показано, что практически до лета 1941 г. основной проблемой советского авиастроения оставались кадры, а также неудовлетворительно (недостаточно квалифицированно) поставленное управление производством [Подрепный, 2007, с. 136, 137]. Довоенный авиапром СССР плодотворно проанализировал В.Н. Шумилов [Шумилов, 2016]. Его работа интересна, помимо прочего, тем, что она развеивает миф об эвакуации военных предприятий в «чистое поле». «Работа над ошибками» по итогам «Зимней войны» и предыдущих конфликтов привела, как показывает Шумилов, к территориальной экспансии отрасли на восток. Сравнивая материалы, приведенные в статьях Е.И. Подрепного и В.Н. Шумилова, можно заключить, что в результате «Зимней войны» высшее руководство страны всерьез взялось за расширение производственных мощностей авиапрома.

По определению начальника ВВС РККА Я.И. Алксниса, из бывших на вооружении к декабрю 1936 г. 6246 самолетов к 1938 г. в Красной Армии должно было остаться 966 самолетов, удовлетворяющих требованиям современной (на то время) войны, т.е. способных развить скорость 350 км/ч и более. Но и те самолеты, что считались в 1936 г. новыми, к 1938 - 1939 гг. устарели [Попов, 2018]. Такой итог работы советского военного авиастроения возник в результате того, что СССР в период первой пятилетки выпускал, если речь шла об истребительной авиации, бипланы Р-1, разработанные еще в 1923 г. на базе британского фронтального истребителя времен Первой мировой войны ДН.9. Для сравнения: в период Первой мировой войны Россия в условиях дефицита квалифицированных рабочих произвела 3500 самолетов [Шигалин, 1956, с. 93, 170].

В 1929–1934 гг. в СССР было выпущено 11 110 военных самолетов, из которых 3100 – в 1934

г. Судя по докладу Я.И. Алксниса, инфляция выпуска морально устаревших моделей в указанный период была колоссальной. Учитывая, что российская промышленность строила самолеты в основном в 1916 – первой половине 1917 г., советский авиапром вышел на уровень Первой мировой войны примерно в 1933 г.¹ Не вполне удачное развитие авиастроения в годы первой пятилетки не было связано с дефицитом капитала, однако, почему те же модели самолетов не стали массово производиться в период нэпа? Для ответа на этот вопрос обратимся к планам по военному авиационному строительству в период новой экономической политики.

Согласно докладу начальника ВВС РККА П.И. Баранова в РВС СССР о выполнении плана развития ВВС на 15 апреля 1925 г., в ВВС РККА числились (только по строевым частям) 307 самолетов, вместо 326 плановых. К этому количеству самолетов имелось 194 единицы запасных машин, комплект по запасным самолетам составил 56 штук. Для подготовки пилотов предполагалось иметь еще 51 тренировочный самолет к 1 октября 1925 г. Причиной частичного невыполнения плана П.И. Баранов считал срывы выпуска заводами, по этому вопросу он приводил интересные факты. Серийное производство истребителей И-7 и ИЛ-400 не было налажено в первом квартале 1925 г. из-за конструкторских дефектов, которые предполагалось устранить к лету. По данным, приводимым у П.И. Баранова, своего бомбардировщика у СССР к 1925 г. не было, и его разработка затягивалась, поэтому планировалось закупить 4 бомбовоза «Фарман Голиаф». Для подготовки экипажей бомбардировщиков ВВС РККА использовали пассажирские самолеты. К июню 1925 г. П.И. Баранов рассчитывал получить от завода ГАЗ № 1 только тренировочный бомбардировщик, со сроками разработки боевой машины этого типа имела место неопределенность². Таким образом, в качестве главной причины отставания ВВС РККА приводилось отсутствие моделей самолетов, выпустить было, по сути, нечего, кроме систем, разработанных фактически еще в годы Первой мировой войны.

М.В. Фрунзе назвал причиной столь неблагоприятного состояния ВС СССР, включая боевую авиацию, - снижение до минимума объемов финансирования, в связи с чем председатель РВС СССР стал «бить тревогу» в январе 1925 г., указывая на отставание СССР по темпам роста строительства вооруженных сил даже от Польши, кото-

рая, с его слов, переживала экономический кризис³. В этой связи, Фрунзе все-таки удалось добиться утверждения плана развития ВВС под кодовым названием «1200»⁴ (без комплектования школ), под чем подразумевалось доведение численности самолетов именно до этого числа. Он считал, что советский авиапром в состоянии освоить такую программу, правда, она была рассчитана на период 1926 - 1928 гг. М.Н. Тухачевский предлагал ввиду ограниченности возможностей Авиатреста к производству столь большого количества самолетов закупить часть последних за границей, хотя, по данным, приводимым в одном из докладов Тухачевского, советская авиационная промышленность уже была готова к серийному выпуску бомбардировщиков во втором полугодии 1926 г.⁵

План «1200» стал результатом тревоги в СССР по поводу прихода к власти в Британии консервативного правительства, которое активизировало усилия по укреплению антисоветского блока государств. В этой связи М.В. Фрунзе заявил в январе 1925 г., что заложенная правительством норма военных расходов 18% от общего бюджета не соответствовала потребностям вооруженных сил для создания мобзапасов⁶. По его мнению, в силу сложившейся международной ситуации ВС СССР должны были быть доведены до полной мобилизационной готовности в течение 5 - 7 лет⁷.

Начальник ВВС П.И. Баранов высказал 30 апреля 1926 г. сомнения по поводу возможностей реализации плана «1200» к 1929 г. из-за ограниченного финансирования строительства вооруженных сил СССР в целом. В Плане «1200» предусматривалось финансирование строительства самолетов и развития вспомогательных служб в размере 63 млн руб. в 1926–1927 гг. и 77 млн руб. - в 1927 - 1928 гг.⁸ По данным, приводимым у П.И. Баранова, личный состав частей ВВС даже не всегда вовремя получал денежные отпуска на хозяйственные расходы⁹. Однако вскоре план «1200» был пересмотрен в сторону доведения численности самолетов в условиях мобилизации до 4267 единиц (к 1 октября 1929 г., план «литеры С»), что требовало расширения производственной базы на уже имеющихся заводах. По авиационному моторостроению было решено, что нет

³ См.: там же. Д. 162. Л. 408, 409.

⁴ См.: там же. Л. 12.

⁵ См.: РГВА. Ф. 33989. Оп. 1. Д. 16. Л. 228, 229.

⁶ См.: РГВА. Ф. 4. Оп. 14. Д. 56. Л. 181.

⁷ См.: там же. Л. 182.

⁸ См.: РГВА. Ф. 33989. Оп. 1. Д. 20. Л. 350.

⁹ См.: там же. Л. 355.

¹ См.: Государственный архив РФ (ГАРФ). Ф. 8418. Оп. 25. Д. 14. Л. 2, 3.

² См.: РГВА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 150. Л. 62 - 66.

смысла строить новые заводы, т.к. мощности старых еще не были доведены до предела¹. Главной причиной замедления выполнения плана «литеры С» были названы моторы, а также дефицит алюминия, устранить который можно было только за счет Днепростроя (Днепровская гидроэлектростанция должна была обеспечить электроэнергией мощности по выплавке алюминия). Только из-за дефицита моторов советской авиационной промышленности не удавалось в конце 20-х годов перейти от выпуска Р-1 к более современному самолету Р-5². Из-за обозначенных трудностей советский авиапром мог к 1928 г. выполнить мобплан «литеры С» не более, чем на 56-57%, однако военное руководство страны считало, что мощности уже имевшихся заводов, а также кардинально реконструированного завода № 22 (Филевский завод) вполне в состоянии удовлетворить в дальнейшем реализацию плана «литеры С».

Что представлял из себя Авиатрест и как он развивался в 20-е годы? Ознакомление даже с общими документами по этой организации развеивает сложившийся стереотип о безнадежной отсталости советского общества в период нэпа. Авиатрест был образован 28 января 1925 г., в его состав были включены 11 заводов, из них 4 являлись непосредственно авиастроительными, и они были построены в имперский период. Еще 4 завода относились к разряду авиамоторных (построены тоже до Октябрьской революции), остальные – вспомогательные. Авиатрест имел в 1925 г. следующие общие технико-экономические

характеристики: 135 тыс. кв. м производственных площадей (без завода «Большевик»), стоимость производственных построек - 6 632 704 руб., оборудования - 4 297 621 руб., износ оборудования составлял 37% по самолетостроительным заводам и 32% - по моторным. Парк станочного оборудования Авиатреста составлял на конец 1925 г. 2016 единиц³. Однако советская военная авиационная продукция отличалась высокой себестоимостью: в 1925 г. цены на продукцию Авиатреста, установленные без запасных частей, составили: на мотор М5 – 16 644 руб., цена на самолет Р-1 - 14 312 руб. Для сравнения: стоимость заграничной продукции такого же класса, поставлявшейся в то время в СССР, была значительно ниже: мотор стоил около 5.5 тыс. руб., самолет - около 8.5 тыс. руб.⁴. Высокая себестоимость советской авиапродукции объяснялась слабым опытом (фактически – его утратой в годы Гражданской войны) в освоении серийного выпуска самолетов⁵.

В период второго полугодия 1924 – первого полугодия 1928 г. авиастроительным заводам СССР удалось освоить выпуск 1611 боевых самолетов, но износ парка авиационной техники требовал постоянного наращивания выпуска, поэтому и появилась программа «1200». Если мы посмотрим на динамику выпуска боевых самолетов в СССР по годам, то нам станет очевидным, что главная трудность в преодолении отставания в авиационной отрасли заключалась в общей послевоенной разрухе в стране в течение ряда лет (табл. 1).

Таблица 1

Выпуск самолетов и моторов боевых типов⁶

	1922/1923	1923/1924	1924/1925	1925/1926	1926/1927	1927/1928
Самолеты	5	13	264	309	495	543
Моторы	---	---	27	216	292	584

Из доклада Авиатреста в ГВПУ о работе за 1922/23 - 1927/28 гг. следует, что основные затруд-

нения с выпуском были вызваны дефицитом сырья и полуфабрикатов, необходимых для пере-

¹ См.: ГА РФ. Ф. Р-8418. Оп. 3. Д. 9. Л. 86—100.

² См.: там же. Л. 87.

³ См.: РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 2. Д. 392. Л. 36.

⁴ См.: там же.

⁵ См.: там же. Л. 53.

⁶ См.: РГАЭ. Ф. 2097. Оп. 1. Д. 850. Л. 21.

хода к серийному производству ряда моделей военных самолетов. Персонала для Авиатреста требовалось не так много, если принять во внимание, что в первом полугодии 1928 г. в этом объединении было задействовано 9047 человек против 4506 человек в первом полугодии 1925 г. Очевидно даже без специальных подсчетов, что линейная зависимость выпуска от численности персонала предприятий Авиатреста не так сильно выражена, хотя она присутствует. Из-за дефицита валюты советский авиапром был вынужден пойти на полное либо частичное замещение выпуска сырья, полуфабрикатов и комплектующих, но к осени 1928 г. полное импортозамещение так и не произошло. Главная трудность заключалась в том, что практически полностью приходилось импортировать алюминий для выпуска самолетов¹. В целом в докладе Авиатреста было отмечено, что в СССР имелась пока слабая металлургическая база для авиационной промышленности.

Не хватало и мощностей авиационных заводов, поэтому согласно постановлению Совета труда и обороны от 17 ноября 1926 г. (протокол № 292) был определен трехлетний план развития авиационной отрасли. Целью плана, под который были выделены 19.5 млн руб., было доведение выпуска военных самолетов до 1500 штук в год и моторов – до 1800 штук, что соответствовало новым нормативам военных. Но Авиатрест планировал довести выпуск самолетов до 1870 штук в 1930/1931 бюджетном году, что было вызвано повышенными требованиями Генштаба РККА, согласно расчетам которого Красной Армии требовалось бы на год войны 4611 самолетов и 4947 моторов, а авиапром СССР с таким мобилизационным планом не справлялся. Каждый год высшее руководство РККА корректировало мобилизационный план по самолетам и авиационным моторам в сторону увеличения, что было вызвано ростом и перспективой дальнейшего увеличения вооруженных сил потенциальных противников. В связи с изменениями мобплана Авиатрест наметил ввести работу на своих заводах в две смены, ранее допускалась только одна смена. Чтобы выполнить мобплан РККА на 63% по самолетостроению и на 50-60% по моторам, Авиатресту требовались ассигнования на капитальное строительство в масштабах намного больших, чем было выделено государством на самом деле (речь шла о потребности порядка 32.16 млн руб. минимум сроком на 4 года, но затем было выдвинуто требование на 5 лет)². Авиатрест в октябре 1928 г.

настаивал перед высшим руководством РККА на увеличении финансирования за пределы 32.16 млн руб. ввиду резко возросшей потребности армии в самолетах и моторах из-за корректировки мобплана, но необходимая сумма не была определена³. При этом в справке Сектора обороны Госплана СССР «О пятилетнем плане развития авиационной промышленности и ее перспективах» от начала октября 1927 г. отмечалось, что Авиатрест выпускает морально устаревшие модели самолетов⁴.

Несмотря на рост капиталовложений, Авиатрест выполнил в 1930/1931 бюджетном году план только на 42%, выпустив 860 самолетов⁵. К 1 января 1937 г. ситуация изменилась: производственные площади авиационных заводов выросли до 1293 тыс. кв. м, только металлорежущих станков на них насчитывалось к этому моменту около 23 000 шт., хотя непосредственно под производство использовались 573 600 кв. м площадей. По другим данным, заводам отрасли были выделены Наркоматом оборонной промышленности 5932 станка [Мухин, 2006, с. 61], выпуск при этом составил 4435 самолетов⁶, по отчету за 1937 г. Отметим, что за два года, с июня 1925 по июнь 1927 гг., когда расширение производственной базы авиационной промышленности СССР только начиналось, было выпущено 804 самолета, правда, это были бипланы фактически Первой мировой войны. В целом можно сделать вывод, что производственные мощности выросли почти в 9.5 раз, станочный парк авиапрома – более чем в 10 раз, но количество выпущенных самолетов – менее чем в 6 раз. При этом значительно выросла себестоимость: так, И-16 стоил в 1937 г. 75 000 руб.7, в то время как Р-1 – почти в 5 раз меньше.

Если мы будем сопоставлять технические характеристики авиастроения СССР по годам в развитии отрасли в межвоенный период, то увидим, что по станкам между началом 30-х и 1937 г. произошел немалый рост в количестве, на 1 января 1932 г. в отрасли числился 6341 станок, в то время как тремя годами ранее – 4062 станка⁸. Однако рост капиталоемкости не был пропорционален увеличению выпуска самолетов (табл. 2).

³ См.: там же. Л. 83.

⁴ См.: там же.

⁵ См.: ГАРФ. Ф. 8418. Оп. 25. Д. 14. Л. 3.

⁶ См.: там же. Л. 2, 3.

⁷ См.: РГАЭ. Ф. 7733. Оп. 36. Д. 40. Л. 79, 80.

⁸ См.: РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 91. Д. 1009. Л. 83.

¹ См.: там же. Л. 37.

² См.: РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 91. Д. 75. Л. 81.

**Станки в авиастроительной отрасли и выпуск военных самолетов в СССР по годам.
Составлено по: РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 91. Д. 1009**

Год/кол-ва станков и самолетов	1925	1930/1931	1932	1937
Самолеты	350	860	1700	4435
Станки	2000	4062 (по состоянию на 1929 г.)	6341	23 000 (только металлорежущие)

Президент РФ В.В. Путин, оценивая подвиг советского народа как в годы войны, так и в предвоенные годы, справедливо отмечал: «Мы отдаём дань бесконечного признания великому, жертвенному подвигу советского народа, людям разных национальностей, стоявшим плечом к плечу на фронте и в тылу. Время не властно перед их мужеством, единством, достоинством и поистине стальной силой духа»¹.

Список литературы:

[1] Арутюнян А.А., Маркус Б.Л. Развитие советской экономики. - М.: Гос. соц.-экон. изд-во, 1940.

[2] Кен О.Н. Мобилизационное планирование и политические решения. Конец 20-х - середина 30-х гг. – СПб.: Изд-во Европ. ун-та в СПб., 2002.

[3] Красильников С.А. (отв. ред.). Социальная мобилизация в сталинском обществе (конец 1920-х – 1930-е гг.). - М.: Политическая энциклопедия, 2018.

[4] Мамонтов В.И. Создание тяжелых самолетов в Советском Союзе в преддверии Великой Отечественной войны // Гуманитарные проблемы военного дела. - 2016. - № 3 (8). - С. 3–6.

[5] Мухин М.Ю. Авиапромышленность СССР в 1921–1941 годах. - М.: Наука, 2006.

[6] Мухин М.Ю. Эвакуация авиапромышленности в 1941 г. // Вестник РУДН. - 2012. - Сер.: История России.

[7] Подрепный Е.И. Кадровые проблемы авиационной промышленности СССР накануне и в первый период Великой Отечественной войны // Вестник СПбУ. - 2007. - Сер. 2. История. - Вып. 4. - С. 134–139.

[8] Попов Г.Г. Индустриализация и развитие ОПК СССР в первую пятилетку в «координатах»

эпохи мировых войн // Гуманитарные науки в Сибири. - 2018. - № 1. - С. 25–31. DOI: 10.15372/HSS20180104

[9] Шигалин Г.И. Военная экономика в Первую мировую войну. - М.: Воениздат, 1956.

[10] Шумилов В.Н. Ретроспективный анализ стратегии размещения отечественного авиастроения в начальный период Второй мировой войны // Интерэкспо Гео-Сибирь. - 2016. - С. 178–181.

[11] Cheremukhin A., Golosov M., Guriev S., Tsyvinski A. Was Stalin Necessary for Russia's Economic Development? // NBER Working Paper. 2013. No. 19425.

[12] Kuznets S. Modern Economic Growth, New Haven, CT: Yale University Press, 1966.

Spisok literatury:

[1] Arutyunyan A.A., Markus B.L. Razvitie sovet-skoy ekonomiki. - M.: Gosudarstvennoe social'no-ekonomicheskoe izdatel'stvo, 1940.

[2] Ken O.N. Mobilizatsionnoe planirovanie i politicheskie resheniya. Konec 20-h - seredina 30-h gg. – SPb.: Izd-vo Evrop. un-ta v SPb., 2002.

[3] Krasil'nikov S.A. (otv. red.). Social'naya mobilizatsiya v stalinskom obshchestve (konec 1920-h – 1930-e gg.). - M.: Politicheskaya enciklopediya, 2018.

[4] Mamontov V.I. Sozdanie tyazhelyh samole-tov v Sovetskom Soyuze v preddverii Velikoj Otechestvennoj vojny // Gumanitarnye problemy voennogo dela. - 2016. - № 3 (8). - S. 3–6.

[5] Muhin M.Yu. Aviapromyshlennost' SSSR v 1921–1941 godah. - M.: Nauka, 2006.

[6] Muhin M.Yu. Evakuatsiya aviapromyshlennosti v 1941 g. // Vestnik RUDN. 2012. Ser.: Istoriya Rossii.

¹ См.: URL: <https://161.ru/text/world/69250162/> (дата обращения: 30.05.2020).

[7] Podrepnyj E.I. Kadrovye problemy aviacionnoj promyshlennosti SSSR nakanune i v pervyj period Velikoj Otechestvennoj vojny // Vestnik SPbU. 2007. Ser. 2. Istorija. Vyp. 4. - S. 134–139.

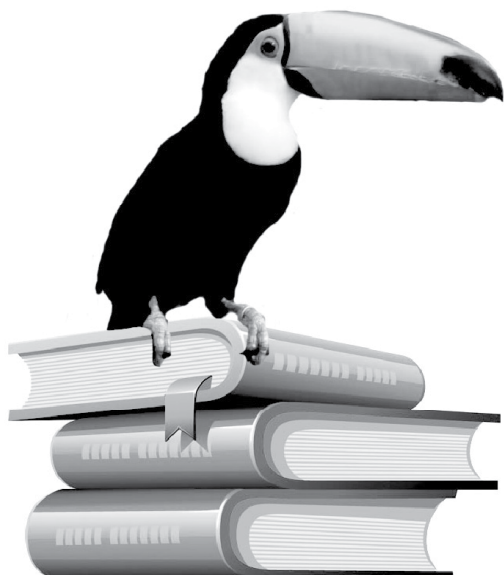
[8] Popov G.G. Industrializaciya i razvitie OPK SSSR v pervuyu pyatiletku v «koordinatah» epohi mirovyh vojn // Gumanitarnye nauki v Sibiri. - 2018. - № 1. - S. 25–31. DOI: 10.15372/HSS20180104

[9] Shigalin G.I. Voennaya ekonomika v Pervuyu mirovuyu vojnu. - M.: Voenizdat, 1956.

[10] Shumilov V.N. Retrospektivnyj analiz strategii razmeshcheniya otechestvennogo aviastroeniya v nachal'nyj period Vtoroj mirovoj vojny // Interekspo Geo-Sibir'. - 2016. - S. 178–181.

[11] Cheremukhin A., Golosov M., Guriev S., Tsyvinski A. Was Stalin Necessary for Russia's Economic Development? // NBER Working Paper. 2013. No. 19425.

[12] Kuznets S. Modern Economic Growth, New Haven, CT: Yale University Press, 1966.



ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru

Юридическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
 учебных и методических
 пособий, монографий,
 научных статей.

Профессионально.

В максимально
 короткие сроки.

Размещаем
 в РИНЦ, E-Library.