

Тезисы доклада Н.Н. Мельникова

География военпрома: пространственное размещение советских оборонных предприятий в годы первых пятилеток

Военное производство молодой советской республики не возникло вновь, а продолжило своё развитие на основе дореволюционных мощностей. Уже в первые годы советской власти продолжили выпуск военной продукции на прежних производственных площадках. Ещё в Российской империи появился богатый многолетний опыт производства:

- стрелкового вооружения (Тульский, Ижевский заводы, Сестрорецкий казенный оружейный завод Санкт-Петербургской губ.);

- артиллерии (Мотовилихинский, Путиловский, Обуховский, петербургский Арсенал, брянский Арсенал и другие заводы).

- в начале XX века началось создание авиационной промышленности: завод Дукс (Москва), Русско-Балтийский вагонный завод (Рига, Москва, Санкт-Петербург), завод аэропланов Анатра (Одесса), «Лебедь» (Таганрог), моторные заводы в Рыбинске, Москве и Запорожье, и др.;

- корабельной брони (Мариупольский, Ижорский заводы) и военного судостроения (Балтика: казенные – Адмиралтейские верфи, частные – Балтийский механический и судостроительный завод, Путиловская верфь, Русско-Балтийское судостроительное и механическое акционерное общество – Ревель. Николаев: казенное «Николаевское адмиралтейство» и частный «Наваль»);

- активно развивалась российская паровозостроительная промышленность (11 заводов).

Кроме того, в первые годы советской власти начали действовать производства, заложенные еще в годы Первой мировой войны – подмосковный завод № 8 (построен в 1918 г.) и сталинградский «Баррикады» № 221 (был заложен в 1914 г.), Ковровский пулеметный завод (Инструментальный завод № 2) дал свою первую продукцию еще в 1916 г.

В 1920-е годы выпуск военной продукции с некоторыми изменениями, но продолжался на прежних промышленных площадках. К концу десятилетия советское руководство зашло в определенный тупик в своих планах развития военпрома. Принятие первого пятилетнего плана требовало организации массового вооружений, но осуществление этой программы оказалось невозможно в силу тотального дефицита производственных возможностей отечественной индустрии и кадрового голода. Последний во многом был обострен политическим судебным процессом 1928–1929 гг., направленным против инженеров и конструкторов «царской» эпохи. В значительной степени военная промышленность была зависима от импорта комплектующих, для части которых в СССР фактически отсутствовали производственные площадки.

Исходя из этого советское руководство в 1929–1930 гг. начало программу производства вооружений на основе широкого заимствования

зарубежных образцов. Именно так возникает массовое производство нового для отечественной промышленности вида военной техники – танков.

У истоков организации в СССР массового танкостроения стояла идея крупносерийной тракторной и моторной промышленности. Созданные в начале 1930-х гг. тракторные заводы (Сталинградский, Харьковский и Челябинский) оказались неспособны запустить танковое производство в годы первых двух пятилеток. Поэтому пришлось организовывать танкопром на осуществивших ранее предприятиях: ленинградские завод «Большевик» (бывший Обуховский) и Кировский завод (бывший Путиловский), Харьковский паровозостроительный завод, московский завод № 37, возникший на основе авторемонтных мастерских 2-й автороты Техуправления Императорской армии. То есть, на тех промышленных площадках, которые имели большой дореволюционный опыт в машиностроении. Броней танкостроение обеспечивали те же два металлургических завода, который имели опыт производства корабельной брони – Мариупольский и Ижорский. Однако советское руководство не оставляло безуспешные попытки реализации танкостроения на основе тракторной промышленности все эти годы. Вплотную к этой идее государство подошло в 1940 г., когда началась реальная организация танкового производства на СТЗ и ЧТЗ, а в первой половине 1941 г. появились первые серийные машины.

Все 1930-е гг. активно развивалось советское авиастроение. Наряду с функционированием прежних предприятий строились новые авиационные заводы на юге СССР (Харьков, Воронеж), в Поволжье (Казань, Горький, Саратов), Сибири (Новосибирск, Иркутск), на Дальнем Востоке (Комсомольск); моторные заводы – в Перми и Воронеже. Всего в подчинении Наркомата авиапрома в начале 1941 г. находилось 135 заводов различной направленности. Однако 80% всего производства самолетов приходилось на четыре завода: московские № 1 и № 22, ленинградский № 23 и горьковский № 21 (начал выпускать продукцию в 1932 г.). Большая часть моторного производства суммарно оставалась в Рыбинске (почти треть всех авиадвигателей), Москве и Запорожье.

В период сталинской индустриализации продолжали выпускать артиллерийские системы старейшие предприятия: ленинградские Кировский (Путиловский) завод, «Большевик» (Обуховский завод) и завод № 7 («Арсенал»), пермский (Мотовилихинский завод) № 172, брянский завод № 13. А так же предприятия, заложенные в годы Первой мировой войны – сталинградский завод «Баррикады» и подмосковный № 8. Новым объектом, построенным в годы первых пятилеток, стал горьковский завод № 92 («Новое Сорново»).

Но на этапе третьей пятилетки к производству элементов артиллерийских систем начали подключаться действующие машиностроительные предприятия: Уралмаш, Уралвагонзавод, Воткинский машиностроительный № 235, Новокаматорский и Новочеркасский № 352 заводы.

Основными промышленными базами по выпуску стрелкового оружия оставались Тульский завод № 173 и Ижевский завод № 180. Их потенциал дополнял Ковровский завод.

На примере производства подшипников в СССР хорошо видно развитие многих проблем в советской промышленности. Государственный подшипниковый завод № 1 им. Кагановича (ГПЗ-1, Москва) стал основным предприятием по их изготовлению (на его долю приходилось подавляющее большинство изготовленных в стране подшипников). Параллельно действовал московский ГПЗ-2 (старейший подшипниковый завод, созданный еще до революции), а в феврале 1941 г. выпустил свою первую продукцию саратовский ГПЗ-3.

Вплоть до начала третьей пятилетки наиболее ответственные подшипники для авиа- и танкостроения закупались за границей. К началу 1940-х гг. (видимо) их производство было организовано в СССР. Однако уже осенью 1941 г., когда началась эвакуация московского промышленного района на восток, выпуск подшипников резко сократился – перестал действовать основной производитель этой продукции (ГПЗ-1). Именно поэтому советское правительство вынуждено было вновь обратиться к импорту подшипников для авиапрома и танкостроения.

Следовательно, советский военпром первых пятилеток продолжил свое развитие, опираясь прежде всего на дореволюционные производственные базы гражданской и военной индустрии: Санкт-Петербурга (Ленинграда), Москвы и близлежащих промышленных центров, Урала (Ижевск и Пермь) и южных регионов страны (Восточная Украина, Сталинград и др.).

В годы первых двух пятилеток новым центром военпрома стал Горький, где были построены авиационный и артиллерийский заводы. На этапе третьей пятилетки география военпрома стала стремительно расширяться. В том числе в сторону уральского региона, прежде всего, за счет танкостроения и артиллерийской промышленности. Но это было только начало реализации планов крупномасштабного развития восточных промышленных предприятий (в том числе, оборонного значения). Именно поэтому во второй половине 1941 г. советская индустрия столкнулась с очень серьезной проблемой развития производства вооружений, когда значительная часть основных заводов военпрома перестала существовать в связи с временной потерей западных регионов СССР.