

## Советские долгострои периода индустриализации в оборонной промышленности: причины, суть, последствия

© А.Н. Балыш, А.В. Комаров

Московский авиационный институт, Москва, 125993, Россия

*Преодоление несоответствия между экономическими возможностями Советского Союза в начале периода индустриализации и целями и задачами самой индустриализации в контексте развития тяжелой и оборонной промышленности СССР — одна из интереснейших проблем отечественной истории. Ее малоизученным аспектом является положение дел в строительной отрасли народного хозяйства, особенно в области жилищного строительства. Показано, как неспособность обеспечивать промышленные стройки Союза необходимым жильем для строительных рабочих приводила к нехватке последних, что, в свою очередь, не позволяло своевременно осваивать выделяемые средства и существенно затягивало строительство промышленных объектов, превращая их в долгострои. Исследованы документальные материалы, как хранящиеся в Государственном архиве Российской Федерации (ГАРФ), Российском государственном военном архиве (РГВА) и Российском государственном архиве экономики (РГАЭ), так и опубликованные в различных сборниках документов по отечественной истории советского периода. Проанализирован комплекс причин, не позволивших улучшить жилищные условия на промышленных стройках, а также рассмотрено влияние данных причин на затягивание строительства на примерах отдельных долгостроев в разных отраслях оборонной промышленности СССР.*

**Ключевые слова:** Госплан СССР, Наркомат боеприпасов, жилищная политика, авиационная промышленность, капитальное строительство, партийный аппарат

30-е годы XX века — период активного создания советской тяжелой и в первую очередь оборонной промышленности. Однако данный процесс был сопряжен с рядом трудностей, так как скромные технические возможности и ресурсы СССР не соответствовали ускоренным темпам индустриализации. Одним из проблемных участков, существенно тормозившим развитие советской промышленности, являлось строительство. «Действительно, в смысле хищений, в смысле отсталой техники и в смысле кустарничества нет ни одной отрасли, которая была бы на том уровне, как наше строительство», — констатировал в своем докладе на 14-й Московской губернской конференции РКП(б) 11 декабря 1925 г. Ф.Э. Дзержинский [1, с. 235].

Только к началу 1940-х годов ситуация стала меняться к лучшему, но крупные недочеты все равно оставались. Так, в докладе Госплана СССР в СНК СССР об итогах выполнения плана по промышленности

за 1940 г. отмечалось «резкое отставание промышленности строительных материалов, особенно цементной, выполнившей план 1940 года лишь на 78 %, и промышленности Наркомлеса, выполнившей план 1940 года по вывозке деловой древесины на 74 % и по пиломатериалам на 74 %» [2, л. 83].

Одним из следствий неблагоприятного положения дел в отрасли в 1920–1930-е годы являлось то, что советские строительные организации оказались не в состоянии обеспечить жильем постоянно увеличивавшееся число рабочих, как строительных, так и эксплуатационных. Например, в постановлении ЦИК и СНК СССР от 4 января 1928 г. «О жилищной политике» признавалось: «Несмотря на то, что принятыми за последние три года мерами в ряде крупных промышленных центров достигнуто некоторое улучшение жилищного положения рабочих, состояние жилищного дела на всей территории Союза ССР продолжает оставаться тяжелым» [3, с. 696]. Это приводило к тому, что из-за ужасных жилищно-бытовых условий рабочие не задерживались на стройках надолго, а сами стройки испытывали острый дефицит рабочих рук. В частности, к началу 1932 г. удалось завербовать только около 2 млн строительных рабочих, хотя по плану их требовалось более 3 млн человек [4, с. 95, 96].

Подобное положение дел существенно тормозило строительство промышленных объектов, в том числе оборонного назначения, на протяжении 1930-х годов. Нарком боеприпасов И.П. Сергеев в декабре 1939 г. в докладе зампреду Комитета обороны (КО) Н.А. Вознесенскому дал следующее описание строительства порохового завода № 98: «Строительство завода № 98 ведется с 1929 г. Ни один объект этого завода за все 10 лет не был полностью закончен строительством. Из общей стоимости строительства завода по генсмету 400 млн руб. на 1-е января 1939 г. было освоено 77 млн руб., или 20 % общего объема работ.

К освоению объема работ 1939 г. завод совершенно не был подготовлен. Имеющийся на заводе жилищный фонд состоит из полуразрушенных бараков и деревянных дач, построенных 10 и более лет тому назад. Эти бараки совершенно не пригодны для жилья в суровых климатических условиях Урала.

Постоянное жилье не строилось. Начатый строительством в 1933 г. единственный 195-квартирный дом до 1/1-39 г. не был построен. Лишь в 1939 г. половина этого дома введена в эксплуатацию, и вторая половина приспособляется для строительных рабочих.

Исключительно тяжелые бытовые условия порождали огромную текучесть рабсилы» [5, л. 19].

Например, в 1939 г. на строительство завода № 98 было принято 2800 человек, убыло — 2890 [5, л. 262]. Из-за этого план строительства на 1939 г. был выполнен только на 13,5 % [5, л. 262]. Большая

текучесть рабочей силы сохранилась в начале 1940 г., что ставило под угрозу срыв плана строительства на данный год. Так, в 1-м квартале 1940 г. из 1125 принятых на завод рабочих убыло 629 [5, л. 262].

Пытаясь удержать строителей на местах работы с не устраивавшими их бытовыми условиями, правительство в конце концов пошло на использование мер административного принуждения. Однако случилось это только в 1940 г., когда был принят указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений». В частности, в нем было указано: «Запретить самовольный уход рабочих и служащих из государственных, кооперативных и общественных предприятий и учреждений, а также самовольный переход с одного предприятия на другое или из одного учреждения в другое.

Уход с предприятия и учреждения или переход с одного предприятия на другое и из одного учреждения в другое может разрешить только директор предприятия или начальник учреждения» [6, с. 758].

Примечательно, что, пытаясь улучшить ситуацию со строительством завода № 98 и других подобных ему долгостроев, советское руководство в конце 1930-х годов решило изменить порядок и организацию самого строительства. Если раньше предприятия строились хозрасчетным способом силами самих наркоматов, имевших свои отдельные строительные тресты, то с 1939 г. все хозрасчетные строительные организации изымались из ведения наркоматов и объединялись под руководством образованного в том же году наркомата по строительству СССР (первый его нарком — С.З. Гинзбург). Соответственно, трест № 29, ведший строительство завода № 98, также в 1939 г. был выведен из подчинения Народному комиссариату боеприпасов (НКБ) и передан в ведение Народного комиссариата по строительству (НКС СССР, Наркомстрой). Тем не менее, положение на стройплощадке после этого не улучшилось. Например, к концу 1940 г. в тресте должно было быть 3056 рабочих, имелось — 1284 [7, с. 40, 41]. Соответственно, план строительства по-прежнему не выполнялся. Так, в январе 1941 г. трест провел на заводе № 98 строительные работы на сумму 0,74 млн руб., в то время как январская программа строительства предполагала освоение 2 млн руб., т. е. месячный план был выполнен только на 36,4 % [7, с. 43]. Бывший секретарь Пермского обкома ВКП(б) К.М. Хмелевский в своих воспоминаниях так характеризовал положение дел в тресте № 29 летом 1941 г.: «Когда началась Великая Отечественная война, строительная организация была фактически в разваленном состоянии. Всюду были полуразрушенные, брошенные строительством здания, под открытым небом валялись покрытые ржавчиной механизмы...» [7, с. 83].

На жилищное строительство негативно также влияла межведомственная борьба, вспыхивавшая в 1930-е годы между разными наркоматами, образовывавшимися в результате разукрупнения более крупных наркоматов. Одной из причин, приведших к существенному затягиванию строительства пороховых комбинатов, стала межведомственная борьба, которую вели друг с другом наркомат тяжелой промышленности (НКТП) и выделившийся в 1936 г. из его состава наркомат оборонной промышленности (НКОП). Особенно это отразилось на строительстве комбината № 392 в Кемерово (Западная Сибирь). При выделении НКОП из НКТП, последний оставил за собой лесоразработки в тайге, располагавшейся в 20 км от строившегося комбината. В результате лес поступал на стройку из-под Иркутска, находившегося на расстоянии 2500 км от Кемерово. Из-за напряженного положения с вагонами на железной дороге обеспеченность стройки лесом в 1938 г. составляла менее 60 % потребности [8, л. 2, 3]. В 1939 г. ситуация ухудшилась. Как отмечал в начале 1939 г. в своем докладе «О состоянии строительства пороховых заводов Наркомата Боеприпасов» инспектор КО Перфилов, для комбината № 392 «при потребности в 200 тыс. кубометров леса, фондов выделено на 71 тыс. кубометров... Но и это количество из-за неподачи вагонов не отгружается. Несмотря на то, что завод № 392 находится вблизи от лесных массивов, фонды на лес ему выделяются из таких мест (Урал), откуда транспортировка затруднена. В то же время местный лес встречным грузопотоком идет из района на другие стройки» [9, л. 188]. Нехватка леса замедляла темпы строительства временного жилья для рабочих, что, в свою очередь, препятствовало освоению средств, выделяемых государством на строительство завода. Так, в 1-м квартале 1939 г. из 21,6 млн руб., предназначенных к освоению строительством, было освоено 13,15 млн руб., или 60,8 % [9, л. 189]. По этой же причине при утвержденной генеральной смете строительства 380 млн руб. с 1934 г. по 1 ноября 1939 г. было освоено 237 млн руб., или 62,36 % [10, л. 9].

На тяжелую ситуацию в области капитального строительства огромное влияние оказывал такой фактор, как потрясающая некомпетентность некоторых высших хозяйственных органов в отношении контроля за деятельностью подведомственных им организаций. И это касалось всего — текущего управления и планирования, реконструкции и расширения старых предприятий, строительства новых и т. д. Подобные явления были особенно характерны для отдельных оборонных отраслей, в частности, по производству боеприпасов.

Например, на заседании Коллегии НКБ, проходившем 4–5 апреля 1939 г. под председательством наркома боеприпасов И.П. Сергеева, выяснилось, что планово-производственные отделы производственных Главных управлений умудрялись спускать действующим заводам

такие производственные планы, требования которых в отношении объема выпускаемой продукции иногда в 2 раза превышали производственные мощности, имевшиеся на самих заводах [11, л. 23].

Расширение производства также было связано с проблемами. Из-за элементарной безграмотности в планировании нередко мощности разных цехов увеличивались непропорционально. Это, в свою очередь, создавало так называемые узкие места и не позволяло увеличивать объемы выпускаемой продукции. Например, на реконструкцию действующего порохового завода № 40 (Казань) в 1936–1939 гг. было потрачено 46 млн руб. В итоге к началу сентября 1939 г. завод имел мощности, позволявшие обеспечить производство следующего количества пороха: по пироксилиновому цеху — 31 300 т, по пороховому цеху — 20 000 т, по воде (мощность насосов) — 19 000 т, по электроэнергии — 14 000 т, по пропускной способности водопроводной сети — 12 000 т. Как следствие, завод № 40 в 1936–1939 гг. в среднем выпускал не более 12 000 т пороха в год. Иными словами, несмотря на огромные капиталовложения в его реконструкцию, предприятие за четыре года фактически не смогло увеличить свои выходные мощности [12, л. 150].

При таком положении дел в области контроля над действующими предприятиями отношение руководства к судьбе новостроек было более чем безответственным. Фактически их строительство пускалось на самотек, представители главков даже не всегда знали, что происходит на стройках. Так, в декабре 1937 г. 11-е ГУ НКОП назначило комиссию для приема и оказания технической помощи при вводе в эксплуатацию пусковых объектов порохового комбината № 101. При приезде на место комиссия не обнаружила ни одного пускового объекта на ближайшие пять месяцев [8, л. 20]. Более того, в своем докладе от 19 мая 1938 г. «О безобразном состоянии строительства химкомбинатов №№ 100 и 101» представители группы химической промышленности комиссии партийного контроля (КПК) отмечали: «У тов. Чернякова (глав. инженер 11 Управления) скопился и лежит без ответа целый ряд материалов, требующих срочного разрешения основных вопросов строительства и проектирования комбинатов. При нашей проверке Черняков заявил, что к вопросам новостроек за 6 месяцев работы он еще не подошел, так как загружен текущими вопросами действующих заводов» [8, л. 21]. В результате строящиеся пороховые предприятия практически не снабжались необходимым оборудованием, так как специалисты 11-го ГУ не удосуживались даже грамотно составлять списки этого оборудования. Например, они требовали нагревательные котлы в штуках, не указывая площади поверхности их нагрева, и электрические краны в тоннах, не обозначая диаметра и нужного количества. Один из таких списков для заводов

№ 101 и 392 летом 1938 г. Комитет обороны направил на экспертизу в Госплан. «Вызванные представители комбината № 392 т. Боввен и комбината № 101 т. Гостомильский, — отметили специалисты Госплана в своем докладе Комитету обороны от 17 июля 1938 г., — не могли дать объяснения как по количеству требуемого оборудования, так и по его техническим характеристикам. В силу изложенных выше причин, Госплан не может дать заключения по объектам № 101 и № 392 и вынужден вернуть материалы на предмет его доработки НКОПом» [8, л. 50].

Тогда же — в первой половине 1939 г. — уже 3-е ГУ НКБ (после выделения НКБ из НКОПа) неоднократно посылало на строящиеся пороховые комбинаты, не имевшие находившихся в эксплуатации производств, строгие директивы и требования сведений о причинах технологического брака и их устранении при изготовлении порохов [9, л. 185].

Настоящим бичом для новостроек стала их постоянная перепроектировка, когда ошибки, допущенные в старых проектах, обнаруживались уже в ходе строительства. В подобных случаях само строительство замораживалось до принятия нового проекта, который не всегда оказывался идеальным и тоже содержал в себе ошибки. Такое непродуманное планирование часто вынуждало стройки разворачивать работы, направленные на подготовку к освоению крупных средств: набирать инженерно-технических работников (ИТР), рабочих и служащих, форсировать строительство подсобных предприятий и временного жилья, заготавливать и завозить стройматериалы. Затем из-за резкого уменьшения финансирования, вызванного началом очередного перепроектирования, стройки сокращали только что завербованных рабочих, перебрасывали стройматериалы и оборудование на другие объекты. Все это дезорганизовало процесс строительства и принесло государству огромные убытки [8, л. 17].

В каждой отрасли промышленности были свои «рекордсмены» по проектированию. В пороховой промышленности, например, им стал комбинат № 100. В целом за шесть лет — с 1933 по 1939 г. — он перепроектировался 8 раз. Как следствие, к середине 1939 г. на самом комбинате было закончено строительство только коробок производственных зданий 1-й очереди порохового и пироксилинового производств [9, л. 125]. При этом строительство комбината началось еще в августе 1933 г., а сам он, согласно постановлению Совета труда и обороны (СТО) № 85сс от 8 августа 1933 г., должен быть пущен в эксплуатацию уже в 4-м квартале 1935 г. [8, л. 16].

Таким образом, средства, отпущенные государством на капитальное строительство, в силу разных причин объективного и субъективного характера не осваивались вовремя и в полном объеме, из-за чего ввод новых предприятий в эксплуатацию существенно затягивался. Тем не менее, многие руководители, желая уложиться

в рамки плановых заданий и отрапортовать о пуске новых производственных мощностей в установленный государством срок, сознательно допускали ввод в эксплуатацию предприятий, строительство которых еще не завершилось. Это имело место на предприятиях как гражданской, так и оборонной промышленности, в том числе авиационной. Типичным примером этому может служить авиационный завод № 83 им. Горького в Хабаровске.

В начале 1930-х годов в Дальневосточном крае (ДВК) не было ни одного авиаремонтного завода. В случае начала там крупномасштабных боевых действий это поставило бы боевую авиацию Дальневосточного округа в тяжелые условия и обернулось бы потерей господства в воздухе со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями для наземных войск. Такое развитие ситуации представлялось более чем вероятным, особенно после того, как Япония напала в 1931 г. на Китай и захватила его северо-восточную часть, создав там марионеточное государство Маньчжоу-го.

Территория Маньчжоу-го являлась удобным плацдармом для нападения на ДВК. Это хорошо осознавало высшее руководство страны. Обороноспособность ДВК требовалось повышать, для чего был намечен целый комплекс мер, в том числе строительство авиаремонтного завода № 83 им. Горького в Хабаровске.

Завод начал строиться в 1932 г., а уже в 1934 г. официально стал действующим. В начале 1937 г. предприятие обследовал исполняющий обязанности уполномоченного Комиссии советского контроля (КСК) при СНК СССР по ДВК Исаев. В своем докладе в КСК от 2 февраля 1937 г. он констатировал следующее: «Завод строится уже 5 лет и до сих пор на заводе нет ни одного законченного сооружения. 3 года тому назад завод в явно незаконченном виде, преступно был пущен в эксплуатацию и до сих пор не может правильно организовать производство. Заводское руководство в настоящем своем составе совершенно не способно ни руководить строительством, ни организовать производства. На всех участках заводской работы один сплошной провал» [13, л. 11].

Положение в области строительства завода было плачевным. На начало 1937 г. он не имел своей электростанции, а подача электроэнергии с городской электростанции осуществлялась с постоянными перебоями. Отсутствовали также склады (материалы хранились где попало и портились от неправильного хранения), аэродром и ангар для самолетов, металлический каркас которого ржавел уже несколько лет подряд и грозил рухнуть, так и не дождавшись своих строителей. Главный корпус — основа основ завода, где должны были располагаться все самолетные цеха, — на одну треть не отапливался. Поэтому сами самолетные цеха размещались скученно, неправильно, с нарушением технологической последовательности производства [13, л. 12].

Еще одним крупным дефектом главного корпуса являлось то, что все его деревянные перекрытия уже были поражены грибком; как писал в своем докладе Исаев, на завод «медленно, но верно надвигается катастрофа обвала перекрытий». Характерно, что Главное управление авиационной промышленности (ГУАП) еще в 1936 г. приняло решение о замене деревянных перекрытий на металлические, однако в начале 1937 г. металлические формы так и не были заказаны промышленности. При этом на замену перекрытий (их изготовление, транспортировку в ДВК и установку) требовалось не менее года.

Таким образом, завод нуждался в оперативной достройке, т. е. за предельно короткий срок там надлежало провести значительные строительные работы. ГУАП составило план реконструкции завода, но ударных темпов строительства достигнуть не получилось: завод не был обеспечен необходимым количеством строительных рабочих. Как следствие, при общей стоимости сметы в 51 млн руб. на 1937 г. ассигновалось только 10 млн руб. Подобный подход к вопросу выделения и распределения средств показывал, что ГУАП было вынуждено проводить реконструкцию завода постепенно, в течение нескольких лет, что никак не соответствовало степени угрозы разрушения производственных и иных зданий самого завода [13, л. 11, 12].

Незаконченное строительство предприятия отрицательно влияло на выполнение им производственного плана. Так, до 1937 г. завод ремонтировал самолеты Р-5, но не справлялся даже с заниженными программами. Например, в 1936 г., согласно плановому заданию, завод должен был отремонтировать 70 самолетов Р-5 (многоцелевой легкий разведчик-бомбардировщик) и 4 самолета И-16 (первый серийный в СССР скоростной истребитель-моноплан). Но фактически завод сдал только 42 Р-5, а к ремонту И-16 даже не приступал. В 1-м квартале 1937 г. по заданию ГУАП предприятию надлежало провести ремонт тридцати Р-5 и трех И-16. В январе завод смог сдать только 3 самолета Р-5. Два из них поступили на завод снова по причине неудовлетворительного качества ремонта. «Весь руководящий состав завода настолько свыкся с невыполнением программ, — отмечал в своем докладе Исаев, — что считает это совершенно нормальным явлением при существующем состоянии завода» [13, л. 13].

В это время с 1936 г. на вооружение ВВС РККА стали массово поступать самолеты Р-Зет (глубокая модернизация Р-5) и И-16, что требовало от авиаремонтных заводов освоения ремонта именно этих машин. Поэтому уже 26 мая 1936 г. Совет трудовой обороны (СТО СССР) принял постановление, по которому годовые мощности завода № 83 к 1 января 1937 г. должны были составить: по ремонту Р-Зет — 100 единиц и мотора к нему М-34Н — 200 единиц, по ремонту И-16 — 200 единиц и мотора к нему М-25 — также 200 единиц. «Ни одного из этих объектов, — докладывал Исаев в КСК в феврале 1937 г., —

завод до сих пор не только не освоил, но даже не знает, как приступить к их освоению» [13, л. 12].

Незавершенность строительства завода, а также слабый контроль над ним со стороны ГУАП (нередко граничащий с полным непониманием того, что творится на заводе) — оба этих фактора разлагающе действовали на руководство предприятия. В частности, главный инженер завода Попович оказался неспособным к осуществлению эффективного технического руководства, свои распоряжения он отдавал беспорядочно и сумбурно, а их исполнение не проверял. В итоге Попович не контролировал положение дел в цехах, цеховое начальство не обременяло себя руководством мастерами, а те, в свою очередь, не управляли рабочими [13, л. 14]. В ходе проверки завода зимой 1937 г. представителями КСК была выявлена следующая картина: «Технологического процесса до сих пор не установлено. Изготовлением приспособлений совершенно не занимаются. Работа представляет из себя сплошную кустарщину. Отсюда массовый брак на всех стадиях производства» [13, л. 13].

При этом свои провалы в работе Попович осознавал. Понимая, что ему придется отвечать за последствия своего «руководства», он совершенно неверно информировал Главк о состоянии завода, посылая угодливо-успокоительные сообщения о том, что задания Главка заводом будут выполнены [13, л. 14]. В августе 1936 г. в ходе проверки завода комиссией КСК ложь Поповича была вскрыта. В сентябре того же года Хабаровский горком ВКП(б) исключил его из партии, а крайком данное решение утвердил. Более того, первый секретарь Дальневосточного крайкома ВКП(б) И.М. Варейкис послал заместителю наркома тяжелой промышленности СССР и начальнику ГУАП М.М. Кагановичу телеграмму, в которой просил в срочном порядке уволить Поповича. Тогда же — в сентябре 1937 г. — Военная группа КСК специальной запиской уведомила Кагановича о крайне неблагоприятном положении дел на заводе. Тем не менее, никакой реакции со стороны ГУАП не последовало — в январе 1937 г. Попович и главный механик завода Карабасов были вызваны в Главк для обсуждения производственной и строительной программ предприятия на 1937 г. [13, л. 15].

С докладом о состоянии завода № 83 сотрудники КСК выходили на правительство — СНК СССР. С этой целью они обратились к бывшему заместителю наркома тяжелой промышленности (1932–1933), занимавшему с 1933 г. должность уполномоченного СНК СССР по ДВК, И.В. Косиору. Косиор переадресовал вопрос своему заместителю Иванову, который порученному заданию должного внимания не уделил. Сложившуюся ситуацию в своем докладе в КСК Исаев охарактеризовал следующим образом: «После нашей проверки в августе 1936 г. тов. Иванов обязался, “что с его стороны будут

приняты все меры помощи заводу № 83 с целью ликвидации всех отмеченных проверкой недостатков на заводе”. Однако все эти “меры” ограничились изданием постановления, которое оказалось на деле ничем иным, как зря испорченной бумагой» [13, л. 15].

Таким образом, для советской промышленности в 1930-е годы была достаточно типична следующая ситуация. Проблемы со строительством (тогда сложно решаемые) в сочетании с желанием высокопоставленных руководящих работников выполнить план по капитальному строительству вовремя нередко приводили к тому, что недостроенные заводы вводились в эксплуатацию. В итоге на предприятиях начинали процветать бесхозяйственность и безответственность, что могло дополняться и усиливаться некомпетентностью самих местных кадров. На все это накладывался слабый контроль из центра — там либо не хватало профессионалов, либо проблеме просто не уделяли внимания (чрезмерная загруженность, бесхозяйственность и т. д.). Все это попадало в поле зрения специальных советских и партийных контрольных органов, а также местных партийных организаций. Однако их попытки борьбы с вышеуказанными недостатками не всегда или не сразу увенчивались успехом, так как на их пути вставала мощная ведомственная бюрократия, больше заинтересованная не в очистке избы от сора, а в том, чтобы этот сор из нее не выносился. Естественно, что подобное поведение советских управленцев не могло не вызвать соответствующей реакции со стороны высшего партийно-советского руководства страны в виде репрессий. Показательным стал 1938 г., когда репрессии затронули самих высших работников центрального государственного и партийного аппарата. В частности, по делу «Правотроцкистского антисоветского блока» весной 1938 г. были осуждены наркомы внешней торговли А.П. Розенгольц, лесной промышленности В.И. Иванов, внутренних дел Г.Г. Ягода, финансов Г.Ф. Гринько, земледелия М.А. Чернов, председатель Центросоюза И.А. Зелинский, председатель СНК Украины Х.Г. Раковский, 1-й секретарь ЦК КП Белоруссии В.Ф. Шарангович, председатель СНК Узбекистана Ф.У. Ходжаев, 1-й секретарь ЦК КП Узбекистана А.И. Икрамов. В целом к началу Великой Отечественной войны удалось устранить ряд недостатков в системе управления народным хозяйством, что благоприятно отразилось на ведении боевых действий и в дальнейшем стало одной из предпосылок Победы.

## ЛИТЕРАТУРА

- [1] Дзержинский Ф.Э. *Избранные произведения. В 2 т. Т. 2. 1924 — июль 1926 г.* Москва, Политиздат, 1967, 503 с.
- [2] *Российский государственный архив экономики (РГАЭ).* Ф. 7516, оп. 1, д. 784.
- [3] *Решение партии и правительства по хозяйственным вопросам. В 5 т. Т. 1. 1917 — 1928 годы.* Москва, Издательство политической литературы, 1967, 819 с.

- [4] XVII конференция Всесоюзной коммунистической партии (б). 30 января — 4 февраля 1932 г. Стенографический отчет. Москва, Партиздат, 1932, 315 с.
- [5] РГАЭ. Ф. 7516, оп. 1, д. 711.
- [6] Решение партии и правительства по хозяйственным вопросам. В 5 т. Т. 2. 1929 — 1940 годы. Москва, Издательство политической литературы, 1967, 798 с.
- [7] Юзефович А.К. Наращивание мощностей по производству боевых порохов на основе нитроглицерина, нитроцеллюлозы и других нитросодержащих веществ на оборонных химических предприятиях Западного Урала в 1938–1945 гг. Дис. ... канд. техн. наук. Уфа, 2006, 275 с.
- [8] Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 8418, оп. 26, д. 183.
- [9] РГАЭ. Ф. 7516, оп. 1, д. 340.
- [10] ГАРФ. Ф. 8418, оп. 24, д. 615.
- [11] РГАЭ. Ф. 7516, оп. 1, д. 252.
- [12] Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 20, оп. 26, д. 938.
- [13] РГАЭ. Ф. 7515, оп. 1, д. 24.

Статья поступила в редакцию 27.10.2024

Ссылку на эту статью просим оформлять следующим образом:

Балыш А.Н., Комаров А.В. Советские долгострои периода индустриализации в оборонной промышленности: причины, суть, последствия. *Гуманитарный вестник*, 2024, вып. 5. EDN TGSIEF

**Балыш Андрей Николаевич** — канд. истор. наук, доцент кафедры «История» Московского авиационного института. e-mail: andrej-balysh@ya.ru

**Комаров Алексей Валерьевич** — канд. пед. наук, доцент кафедры «История» Московского авиационного института. e-mail: wert-63@yandex.ru

---

**Soviet “never-ending construction projects”  
of the industrialization period in the defense industry:  
causes, essence, consequences**

© A.N. Balysh, A.V. Komarov

Moscow Aviation Institute (National Research University), Moscow, 125993, Russia

*Overcoming discrepancies between the Soviet Union economic capabilities in the beginning of the industrialization period, on the one hand, and goals and objectives of industrialization itself in the context of the heavy and defense industries development in the USSR, on the other, appears to be one of the most interesting problems in Russian history. State of the construction industry in national economy, especially in the housing construction, is its little-studied aspect. The paper shows inability to provide industrial construction sites in the Soviet Union with the required housing for the construction workers was leading to a shortage of the latter, which, in turn, did not allow for the timely use of the allocated funds and significantly delayed construction of the separate industrial facilities turning them into the never-ending construction projects. The article examines documentary materials stored in the State Archives of the Russian Federation (SARF), Russian State Military Archive (RSMA) and the Russian State Archives of Economics (RSAE), as well as those published in various collections of documents on the history of the Soviet period. The paper analyzes a set of reasons that prevented improvement of the housing conditions at the industrial construction sites, and examines the impact of those reasons on delays in the construction using examples of separate neverending construction projects in various sectors of the USSR defense industry.*

**Keywords:** *USSR State Planning Committee, People's Commissariat of Ammunition, housing policy, aviation industry, capital construction, party apparatus*

## REFERENCES

- [1] Dzerzhinskiy F.E. *Izbrannye proizvedeniya* [Selected Works]. In 2 vols. Vol. 2. 1924 — July 1926. Moscow, Politizdat Publ., 1967, 503 p.
- [2] *Rossiyskiy gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki (RGAE)* [Russian State Archive of Economics (RSAE)]. F. 7516, op. 1, d. 784.
- [3] *Reshenie partii i pravitelstva po khozyaystvennym voprosam* [Party and government decision on economic matters]. In 5 vols. Vol. 1. 1917–1928. Moscow, Politicheskoy Literatury Publ., 1967, 819 p.
- [4] *XVII konferentsiya Vsesoyuznoy kommunisticheskoy partii (b). 30 yanvarya — 4 fevralya 1932 g. Stenograficheskiy otchet* [Proceedings of the XVII All-Union Communist Party (B) Conference. January 30 — February 4, 1932. Verbatim Record]. Moscow, Partizdat Publ., 1932, 315 p.
- [5] *RGAE* [RSAE]. F. 7516, op. 1, d. 711.
- [6] *Reshenie partii i pravitelstva po khozyaystvennym voprosam* [Party and government decision on economic matters]. In 5 vols. Vol. 2. 1929–1940. Moscow, Politicheskoy Literatury Publ., 1967, 798 p.
- [7] Yuzefovich A.K. *Naraschivanie moschnostey po proizvodstvu boevykh porokhov na osnove nitroglitserina, nitrotsellyulozy i drugikh nitrosoderzhashchikh veschestv na oboronnykh khimicheskikh predpriyatiyakh Zapadnogo Urala v 1938–1945 gg. Dis. ... kand. tekhn. nauk: 07.00.10*

- [Expanding manufacturing capacities on war powders based on nitroglycerine, nitrated cotton and other nitrocompounds at the military chemical plants at Western Ural in 1938–1945. Diss. ... Cand. Sc. (Eng.): 07.00.10]. Ufa, 2006, 275 p.
- [8] *Gosudarstvennyi Arkhiv Rossiyskoy Federatsii (GARF)* [State Archive of the Russian Federation (SARF)]. F. 8418, op. 26, d. 183.
- [9] *RGAE [RSAE]*. F. 7516, op. 1, d. 340.
- [10] *GARF [SARF]*. F. 8418, op. 24, d. 615.
- [11] *RGAE [RSAE]*. F. 7516, op. 1, d. 252.
- [12] *Rossiyskiy Gosudarstvennyi Voennyi Arkhiv (RGVA)* [Russian State Military Archive (RSMA)]. F. 20, op. 26, d. 938.
- [13] *RGAE [SARF]*. F. 7515, op. 1, d. 24.

**Balysh A.N.**, Cand. Sc. (History), Associate Professor, Department of History, Moscow Aviation Institute (National Research University). e-mail: andrej-balysh@ya.ru

**Komarov A.V.**, Cand. Sc. (Pedagogy), Associate Professor, Department of History, Moscow Aviation Institute (National Research University). e-mail: wert-63@yandex.ru