

УДК 656 (035.3)

*С. П. ВАКУЛЕНКО, П. В. КУРЕНКОВ, А. В. АСТАФЬЕВ*  
*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

## **ЛОГИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

Показана ключевая роль логистики в организации транспортного и материального обеспечения фронта и тыла ресурсами в условиях острого дефицита времени и пропускной способности железнодорожных станций и узлов Европейской части Советского Союза в годы Великой Отечественной Войны.

В ноябре 1941 года на Куйбышевском железнодорожном узле пересекались три гигантских грузопотока. Дальневосточные составы с резервными дивизиями шли к Москве. С запада на восток двигались эшелоны с оборудованием эвакуированных предприятий. Десятки поездов прибывали в узел с кавказской нефтью. Весь этот поток должен был пройти через единственный однопутный мост через Волгу. Гигантская пробка, которая растянулась на 400 километров, могла сорвать не только масштабный план по вывозу оборудования и специалистов вглубь страны, но и поставки военных грузов для фронта.

Сталин лично дал указание исключить заторы и решить проблему точного пропуска через Куйбышевский узел эшелонов с сибирскими и дальневосточными дивизиями. Сначала было принято решение регулировать движение поездов вручную. Впервые в мире была применена система «живой автоблокировки», которая заключалась в том, что на всём протяжении участка следования поездов стояли люди на расстоянии прямой видимости (800–900 м) с флажками днем, фонарями ночью и регулировали движение поездов.

Однако все меры, которые помогли разгрузить железнодорожный узел, были временными, поэтому было принято решение о дальнейшем развитии станций Куйбышевского узла. 25 ноября 1941 года вышло соответствующее постановление Государственного комитета обороны о необходимости проведения проектных и строительных работ по укладке дополнительных путей на 18 станциях, в том числе Пенза, Куйбышев, Безымянка, Рузаевка, Ртищево, Балашов, Инза, Ковылкино, проложить 90 километров железных дорог, 60 километров путей в прямо-отправочных парках.

Стремительное наступление вражеских войск на всех фронтах поставило под угрозу захвата более 30 тысяч промышленных предприятий. Военная логистика помогла выстроить стратегию эффективного перемещения ги-

гантских производственных ресурсов и в конечном итоге выиграть экономическое сражение с противником. В первые месяцы войны на логистику были возложены особые задачи не только непрерывно доставлять ресурсы действующей армии, но и срочно эвакуировать предприятия из прифронтовой полосы, сохраняя при этом все производственные цепочки. Вместе с заводами перемещали квалифицированные кадры рабочих, технологов, инженеров. Организацией работы руководил специально созданный 24 июня 1941 года Государственный совет по эвакуации. Его председателем сначала стал Нарком путей сообщения Лазарь Каганович, а потом кандидат в члены политбюро Николай Шверник, первым заместителем – нарком внешней торговли Анастас Микоян.

Сразу стало ясно, что эвакуация принимает огромные масштабы. Для эвакуации всех производственных мощностей не хватало ни времени, ни транспорта. Поэтому приходилось выбирать, что эвакуировать в первую очередь, в какие районы эвакуировать те или иные заводы с максимально коротким сроком их развертывания на новых местах.

27 июня вышло постановление об эвакуации по перемещению людского контингента и ценного оборудования. Совет по эвакуации вместе с Государственным комитетом обороны провел инвентаризацию запасов сырья и оборудования, которые находились на военных заводах и гражданских оборонных предприятиях. Первый список предприятий для эвакуации был готов 29 июля 1941 года. Предприятия, подлежавшие эвакуации из прифронтовой полосы, продолжали выпуск продукции до последнего момента. Но события на фронте разворачивались быстрее, чем ожидалось. Многие производства, намеченные для переброски, оказались в зоне боев. 30 августа появился новый эвакуационный список на 385 листах, где было расписано, какие предприятия и куда должны передислоцироваться. В соответствии с этим планом Наркомат путей сообщения выделял эшелоны, организовывал их движение, а в местах приема готовились к встрече людей и оборудования. Автором масштабной логистической операции стал глава Госплана СССР Николай Вознесенский. Были разработаны конкретные планы, согласно которым производился демонтаж, выделялись железнодорожные вагоны и вывозилось оборудование.

Логистическая схема Вознесенского предусматривала поэтапную перестройку народного хозяйства на военный лад. Согласно мобилизационному плану районы Поволжья, Урала, Западной Сибири, Казахстана и Средней Азии превращались в главную военную экономическую базу СССР. Предприятия западной части страны эвакуировались глубоко в тыл по заранее разработанной схеме.

Николай Вознесенский разработал новые направления логистической деятельности по массовому перемещению производительных сил с участием железнодорожного транспорта в восточные районы страны. Опыт та-

кой работы он изложил в книге «Военная экономика СССР в период Отечественной войны», которая была издана в 1948 году и до сих пор является дидактическим материалом для студентов-экономистов многих вузов.

Эвакуация крупного завода представляет собой сложнейшую логистическую операцию. Любая ошибка повлияет на состояние оборудования и сроки запуска предприятия на новом месте. Яркий пример эффективного функционирования логистики в военное время – крупномасштабное перемещение киевской промышленности. Из столицы Украинской ССР были вывезены судостроительный завод, электротехнический завод «Транс-сигнал» и построенный еще в царское время «Арсенал», который выпускал пушки, снаряды и минометы. В начале июля 1941 года под руководством специально созданного эвакоштаба начался вывоз оборудования «Арсенала». Эвакуация проходила под постоянными артобстрелами и бомбардировками с воздуха. На переброску предприятия понадобилось 17 дней и 2500 рабочих. Служащих завода и оборудование разместили в 36 эшелонах, при этом надо было демонтировать 4 паровых молота, каждый из которых весил по 10–12 т, 3 паровых прессы по 5–10 т. Механических средств не хватало. Часто многотонное оборудование рабочие грузили в вагоны вручную. На новом месте в городе Балашов Саратовской области завод заработал спустя три дня после транспортировки и установки оборудования.

Крупнейшим промышленным центром Советского Союза был Харьков, где находился самый мощный танковый завод страны. Именно в Харькове был создан танк Т-34. С конца июля станции Харьковского железнодорожного узла подверглись массированным немецким авианалетам. 16 сентября на следующий день после окружения войск юго-западного фронта в районе Киева Государственный комитет обороны СССР утвердил график эвакуации. В первую очередь требовалось вывести на Урал Харьковский завод транспортного машиностроения, моторный завод № 75 и тракторный завод. Для эвакуации каждого из заводов требовалось порядка трех тысяч вагонов.

Моторный завод № 75 заработал в Челябинске, где на базе тракторного завода был создан «Танкоград». Тракторный завод, который выпускал лёгкие танки Т-16, был переброшен в Сталинград, завод транспортного машиностроения – в Нижний Тагил на площадку «Уралвагонзавода». Новая площадка «Уралвагонзавода» подходила идеально, поэтому запустить производство на новом месте удалось очень быстро. Последний эшелон с оборудованием прибыл на новое место в Нижний Тагил 19 октября, а уже 8 декабря первые 25 танков были отправлены на фронт. К началу декабря 1941 года работало примерно две трети эвакуированных заводов.

С первых месяцев войны тысячи эшелонов с бойцами Красной Армии, боевой техникой и боеприпасами шли на фронт. Навстречу им на Урал, в Сибирь, Среднюю Азию перевозили предприятия и население. Эвакуационные грузы занимали половину от общего объема перевозок, а в отдельных

направлениях – до 80 процентов. По экспертных оценкам, для эвакуации потребовалось около полутора миллионов вагонов и 30 000 поездов. Грузопоток резко возрос, поэтому стали системно решать проблему увеличения пропускной способности железных дорог. Например, определенными регулировочными мерами эшелоны после выгрузки военных грузов передавались под погрузку эвакуационных.

Начальники железных дорог ежедневно, не позже 22 часов, подавали в наркомат путей сообщения отчеты о движении всех эшелонов. По распоряжению Алексея Косыгина в июле 1941 года на узловых железнодорожных станциях начали создавать эвакуационные пункты, которые располагались в приспособленных помещениях и зданиях вокзалов. На эвакуационных пунктах обязательно был кипяток, там можно было получить медицинскую помощь и талоны на продукты питания. В среднем один эвакуационный пункт обслуживал 15–18 эшелонов в сутки, где ежедневно эвакуированным выдавалось до 20 тысяч порций еды. Логистическая система грузоперевозок была выстроена так, что приоритет отдавался военным эшелонам с грузами для фронта.

Всего в период масштабной эвакуации на восток страны было перевезено и запущено порядка трех тысяч предприятий. Благодаря этому объем валовой продукции промышленности Урала вырос в 1942 году почти в 3 раза, Западной Сибири и Поволжья – почти в два с половиной раза. Передислокация предприятий в тяжелое военное время укрепила экономику страны и дала мощный толчок развитию восточных регионов.

С окончанием войны многие оборонные заводы перешли на выпуск продукции гражданского назначения. Началось восстановление народного хозяйства, которое шло гигантскими темпами. Новые масштабные логистические проекты позволили за пять лет фактически с нуля построить города с сотнями тысяч жителей. Благодаря грамотно построенной логистической системе заработали грузовые и пассажирские перевозки, торговля, энергетика, финансы. Именно опыт военных лет лег в основу развития отечественной логистики.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Наука и война. Дорога жизни. Исторический канал [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://m.tvzvezda.ru>. – Дата доступа : 21.09.2021.

*S. P. VAKULENKO, P. V. KURENKOV, A. V. ASTAFIEV*

### **LOGISTIC OF FUNCTIONING RAILWAY TRANSPORTATION IN GREAT PATRIOTIC WAR**

The article shows role logistic in organization of transport and material maintenance of front and rear by resources in conditions sharp deficiency of time both throughput of railway stations in the European part of Soviet Union in Great Patriotic War.

Получено 21.10.2021