

**Трансформация лагерной системы МВД под влиянием Проекта
Постановления Совета Министров СССР "Об изменении строительной
программы 1953 года"**

Научный руководитель – Бородкин Леонид Иосифович

Воробьева Екатерина Евгеньевна

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Исторический факультет, Кафедра исторической информатики, Москва, Россия

E-mail: eev115@mail.ru

После смерти И.В. Сталина для ГУЛАГа начинается тяжелый период системной трансформации: приостановление строительства ряда крупных объектов после принятия Постановления «Об изменении строительной программы» существенно сокращает масштабы производственной деятельности главка, а масштабная амнистия вполнину сокращает его трудовые ресурсы. Эти изменения в функционировании лагерной системы стали первыми на пути к полному демонтажу экономики принудительного труда.

Задачей исследования является анализ последствий для экономики ГУЛАГа принятия Постановления об изменении строительной программы и прекращения строительства ряда крупных объектов.

В последние годы жизни И.В. Сталина МВД СССР был крупнейшим строительным ведомством, объемы осуществляемого им капитального строительства в 1952 году составляли порядка 9% от всех государственных капиталовложений [2, 788]. Согласно проекту пятой пятилетки (1951-1955 гг.) объем капиталовложений по МВД должен был вырасти более чем в 2,5 раза [3, 472]. Сметная стоимость объектов капитального строительства, осуществляемого организациями МВД, к 1953 году составляла 105 млрд. рублей [1, 788].

Однако уже 21 марта 1953 года Л.П. Берия инициировал подписание Проекта постановления Совета министров СССР «Об изменении строительной программы 1953 года», по которому было свернуто строительство ряда объектов, продолжение строительства и эксплуатации которых «не вызывается неотложными нуждами народного хозяйства». [1, 790-791]. Кроме того, в письме Президиуму Совета Министров СССР Берия обращал внимание на то, что «эти стройки требуют расхода значительного количества металла, строительных и других технических материалов, оборудования, а также рабочей силы». [1, 789].

В Постановлении названы 20 строительных объектов, подлежащих ликвидации. Они разделены на три группы:

1. гидротехнические сооружения (Главный Туркменский канал, самотечный канал Волга-Урал, Волго-Балтийский водный путь, гидроузлы на Нижнем Дону и Усть-Донецкий порт);

2. железные и автомобильные дороги (железная дорога Чум—Салехард—Игарка, судоремонтные мастерские, порт и поселок в районе Игарки; железная дорога Комсомольск—Победино; тоннельный переход под Татарским проливом; железная дорога Апатиты—Кейва—Поной; железная дорога Варфоломеевка—Чугуевка—бухта Ольга; железная дорога Чугуевка—Сергеевка; железная дорога Архангельск—Ручьи—Мезень; железная дорога Красноярск—Енисейск; железная дорога Петропавловск-на-Камчатке—Усть-Большерецк; автомобильная дорога Усть-Большерецк—Озерновский рыбкомбинат; автомобильные дороги на Кольском полуострове, в Архангельской и Мурманской областях и на побережье Балтийского моря)

3. промышленные предприятия (Кировский химический завод, Черногогорский и Араличевский заводы искусственного жидкого топлива, верфь металлического судостроения в Осетрово).

По данным из письма Л.П. Берии в Президиум Совета Министров СССР общая сметная стоимость данных объектов составляла 31,2 млрд. рублей при плане капитальных работ на 1953 г. по этим объектам 3,3 млрд. рублей. На январь 1953 года в строительство пятнадцати из указанных объектов уже было вложено 5,9 млрд. рублей, строительство пяти объектов планировалось начать в 1953 году, за тремя на момент принятия решения о ликвидации еще не была закреплена ответственная организация МВД. При этом в строительство железной дороги Чум—Салехард—Игарка на момент окончания работ уже было вложено больше половины сметной стоимости (около 3.8 млрд. рублей).

Строительные работы на ликвидируемых объектах проводились силами заключенных 22 исправительно-трудовых лагерей ГУЛАГа, среди которых Строительство №503 и Шекнинский ИТЛ были ликвидированы в 1952 году, Строительство 513 и строительство железной дороги Красноярск-Енисейск не успели пройти стадию организации, 15 лагерей прекратили существование в период с апреля по октябрь 1953 года, Обский ИТЛ просуществовал до февраля 1954 года, Нижне-Амурский ИТЛ - до февраля 1955 года, а Ангарский оставался действующим на январь 1960 года.

Наибольшая доля средств из всех групп строительства была выделена на строительства железных и автомобильных дорог, процент освоения финансирования у этой группы также наивысший и отмеченные выше пять объектов, строительство которых планировалось начать в 1953 году, также принадлежат к группе железных и автомобильных дорог.

Проанализировав судьбу каждого лагеря, чьи объекты были названы в Постановлении, мы обнаружили, что все 5 лагерей, заключенные которых были заняты на строительстве гидротехнических сооружений, были ликвидированы в 1953 году, как узкопрофильные. Из 13 ИТЛ, обслуживающих строительство железных и автодорог, пережили 1953 год два обслуживающих крупнейшие объекты из ликвидируемых (Обский - был закрыт вскоре после окончания работы ликвидкома и Нижне-Амурский, которому были переданы подразделения ИТЛ при строительствах № 6 и №507). Дольше всех просуществовал Ангарский ИТЛ, приоритетным направлением которого было строительство западного участка БАМа, а на работах в Осетровском порту и судоверфи была занята незначительная доля контингента.

Таким образом, еще до объявления крупномасштабной амнистии после принятия Постановления «Об изменении строительной программы» были ликвидированы 15 ИТЛ из 93 прекративших существование в ходе реформирования лагерной системы в 1953 году.

Подводя итог, отметим, что сразу же после смерти Сталина в 1953 году произошли события, позволяющие говорить о демонтаже лагерной экономики. И первым среди них было Постановление об изменении строительной программы, в результате чего были ликвидированы многие дорогостоящие объекты, возводившиеся заключенными, общий объем капиталовложений в эти объекты по плану 1953 г. должен был составить около 3,3 миллиардов рублей. Такое масштабное сокращение числа строящихся объектов и объема работ до этого в истории СССР было только в начале Великой Отечественной войны. ГУЛАГ до конца своего существования в 1960 году так и не смог восстановить дореформенные масштабы хозяйственной деятельности.

Источники и литература

- 1) ГУЛАГ (Главное управление лагерей). 1918-1960 гг./ Сост. А.И. Кокурин, Н.В. Петров. М., 2000.

- 2) ГУЛАГ: Экономика принудительного труда/ Отв. ред. Л.И. Бородкин, П. Грегори, О.В. Хлевнюк. М., 2008.
- 3) Эшлбаум Энн. ГУЛАГ. Паутина Большого террора. М., 2016.