

Подрепный Евгений Ильич

ВОССТАНОВЛЕНИЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНЫХ ЗАВОДОВ СССР В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

В статье рассматриваются проблемы восстановления разрушенных во время Великой Отечественной войны авиационных заводов в Воронеже, Харькове и Киеве, а также их дальнейшее развитие в первое послевоенное десятилетие.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2011/6-1/38.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2011. № 6 (12): в 3-х ч. Ч. I. С. 153-157. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2011/6-1/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

Список литературы

1. **Андреев А.** Студент и культура: информация к размышлению // Высшее образование в России. 2004. № 4. С. 101-106.
2. **Гегер А.** Использование метода «открытых вопросов» при измерении ценностных ориентаций // Социология вчера, сегодня, завтра: вторые социологические чтения памяти В. Голофафа. СПб., 2008. С. 48-60.
3. **Данилова Е.** Динамика базовых ценностей молодежи Республики Беларусь // Социология: теория, методы, маркетинг. 2007. № 4. С. 99-107.
4. **Левикова С.** Две модели динамики ценностей культуры: на примере молодежной субкультуры // Вопросы философии. 2006. № 4. С. 71-79.
5. **Магун В., Руднев М.** Жизненные ценности российского населения: сходства и отличия в сравнении с другими европейскими странами // Вестник общественного мнения. 2008. № 1. С. 33-58.
6. **Федотова В.** Факторы ценностных изменений на Западе и в России // Вопросы философии. 2005. № 11. С. 3-23.

**CULTURAL NORMS AND MORAL GUIDELINES OF YOUTH
IN SOCIAL-CULTURAL SPACE OF HIGHER EDUCATION INSTITUTE**

Tat'yana Mikhailovna Petinova, Ph. D. in Philosophy
Department of Sociology, Political Science and Native History
Samara State Technical University
petinovatm@yandex.ru

The author considers the dynamics of the change of the cultural norms, moral guidelines and value orientations of student youth and carries out the comparative analysis of the cultural patterns of student youth from different courses by the materials of the concrete sociological research.

Key words and phrases: youth; cultural norms; spiritual interests; value orientation; moral guidelines; social-cultural space of higher education institute.

УДК 947.086

В статье рассматриваются проблемы восстановления разрушенных во время Великой Отечественной войны авиационных заводов в Воронеже, Харькове и Киеве, а также их дальнейшее развитие в первое послевоенное десятилетие.

Ключевые слова и фразы: восстановление; авиационный завод; кадры; технологии.

Евгений Ильич Подрепный, к.и.н., доцент
Кафедра современной отечественной истории
Нижегородский государственный университет им. Н. И. Лобачевского
2505575@mail.ru

ВОССТАНОВЛЕНИЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНЫХ ЗАВОДОВ СССР В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД[©]

По мере освобождения оккупированных территорий перед советским руководством встала проблема восстановления разрушенных войной промышленных предприятий, в том числе самолетостроительных заводов. Среди них были такие заводы как Воронежский, Харьковский и Киевский.

Завод № 64 был организован по приказу наркома авиационной промышленности (НКАП) № 209 от 12 апреля 1943 г. на базе завода № 18 в г. Воронеже как самолеторемонтный завод. Все производственные, вспомогательные, а также бытовые помещения были разрушены. Не осталось никакого оборудования [4, д. 2856, л. 87]. В ходе восстановления предприятия удалось наладить ремонт и производство агрегатов самолетов. Так, в 1946 г. завод № 64 провел полевой ремонт истребителей: Ла-7 - 11 штук, Як-3 - 21, Як-9 - 102 и Ла-5 - 5 машин. Кроме того, велось изготовление крыла штурмовиков Ил-2 (19 шт. в 1946 г.) и сборка бомбардировщиков Ил-4 (12 штук в 1947 г. при плане 10 машин) [Там же, д. 1307, л. 3-4]. На 1 января 1948 г. производственные площади завода составляли 199 123 кв. м., в том числе под производственными цехами - 62 373 и 26 244 кв. м. соответственно, а количество единиц оборудования - 1842 (металлорежущего - 1042, кузнечнопрессового - 98, литейного - 9, сварочного - 57 и т.д.) [Там же, л. 2].

Постановлением Совета Министров СССР (ПСМ) № 5223-1994сс от 14 ноября 1949 г. и приказом Министерства авиационной промышленности завод № 64 был переведен на производство реактивных бомбардировщиков Ил-28 и переведен в разряд самолетостроительных заводов первой категории. В 1950 г. была восстановлена производственная площадь и организован цех № 45 магниевой литья; восстановлена и введена в эксплуатацию вторая очередь малярного отделения, помещения корпуса Лётно-испытательной

станции (ЛИС). В течение 1953 года была проделана работа по окончательному восстановлению главного корпуса [Там же, д. 2856, л. 89-90]. В 1954 г. были восстановлены южные бытовые помещения главного корпуса и главная контора [Там же, л. 91].

Планы выпуска самолетов постоянно наращивались. Например, по постановлению Совмина, вышедшему в октябре 1950 г., МАП предписывалось увеличить план 1951 г. с 450 до 530 машин. Из них на долю завода № 64 приходилось 75 бомбардировщиков. В предыдущем году завод сделал фактически только пробную серию. В мае-июне 1952 г. в НИИ ВВС провели контрольные испытания самолетов Ил-28, выпущенных заводами № 30 (Москва), № 64 (Воронеж) и № 166 (Омск). Выяснилось, что все они полностью соответствуют техническим условиям заказчика [7, с. 12].

При подготовке производства самолетов Ту-16 в соответствии с приказом МАП № 33сс от 24 мая 1954 г. на заводе № 64 была произведена перепланировка всех цехов [4, д. 2856, л. 93]. Заводские постройки, жилой фонд завода № 64, больница и другие здания восстанавливались вплоть до 1955 года [1, с. 57].

23 августа 1943 г. Харьков был освобожден, а 29 августа на территорию бывшего завода № 135 уже прибыла из Москвы группа кадровых работников этого завода, приступивших к расчистке развалин и организации на этой территории ремонта самолетов воинских частей. Еще через три дня, 28 августа, Государственный Комитет Обороны принял решение о восстановлении Харьковского авиационного завода. Организацию этого процесса взяла на себя приехавшая из Москвы комиссия во главе с уполномоченным Наркомата авиационной промышленности В. З. Шифриным. Именно он в качестве директора поставил свою подпись под приказом № 135 по заводу. Приказ объявлял «29 августа нормальным рабочим днем» и на всякий случай предупреждал, что неявка на работу «будет рассматриваться как нарушение трудовой дисциплины по законам военного времени» [6, с. 152]. У корпусов, которые были пригодны к восстановлению, имелись лишь стены, да и то зиявшие пробоинами. На весь завод - ни одного целого окна, ни одной двери. До войны Харьковский авиационный завод (ХАЗ) занимал 80 тыс. кв. м. производственных площадей. Теперь разместить оборудование можно было лишь на восьмой части былой площади. Еще столько же признали «условно пригодной», с тем, чтобы в ближайшее время начать восстановительные работы [Там же, с. 153]. В сентябре привезли из Саратова первые механические станки. Правда, целых среди них не было ни одного: в цех, откуда их вывезли, попала бомба, все станки обгорели и, в лучшем случае, годились бы разве что в металлолом, но выбирать не приходилось. Оборудование разместили в более-менее уцелевшем корпусе завода, который отремонтировали собственными силами [Там же, с. 156].

28 сентября 1943 г. родился еще один важный документ - график восстановления жилого фонда завода. Дирекция распределила между цехами ремонтные объекты, назначила сроки вселения работников ХАЗа в новое жилье. Речь шла, конечно, не об отдельных квартирах, но в 1943 г. каждый был рад и «коммуналке», и теплomu бараку [Там же].

Восстановление завода осуществлялось хозяйственным способом поэтапно, что обеспечивало комплексное развитие предприятия. Постановлением Государственного Комитета Обороны № 4290 с от 8 октября 1943 г. и приказа НКАП № 665с от 5 ноября 1943 г. заводу был присвоен его прежний номер 135 с отнесением к предприятиям 2-й категории. В целях приближения сборки самолетов к линии фронта совместным постановлением НКАП и Командующего ВВС за № 720/0247 от 2 декабря 1943 г. на харьковском заводе была организована сборка истребителей Як-7 и Як-9 производства заводов № 153 и № 166 с оставлением на заводе ремонта самолетов воинских частей. Кооперация более чем разумная: Харьков находился рядом с линией фронта. Сборка здесь самолетов позволяла избежать сложной и дорогостоящей перегонки боевых машин из Сибири, сберегала моторесурс двигателей, сэкономила время [Там же]. В декабре 1943 было собрано и передано воинским частям 150 самолетов Як-9 и в 1944 г. - 1870 машин [4, д. 2882, л. 127].

Осенью 1944-го были подведены первые итоги восстановления ХАЗа. Общая численность работающих выросла с 576 до 2235 человек. Из них 1335 рабочих были заняты в основном производстве. Станочный парк вырос за этот период более чем в семь с половиной раз. Общая цифра самолетов харьковской сборки за время войны - 2400 [6, с. 161].

Весной 1945 г. Харьковский завод направил в Германию трофейные бригады для вывоза оборудования по репарациям. Эшелоны с трофейным оборудованием прибывали в Харьков до весны 1946 г. В докладе директора руководству авиационной промышленности говорилось о 1150 единицах станочно-прессового оборудования, в том числе и уникального, полученного из пригородов Вены, где располагались авиазаводы фирм «Мессершмитт» и «Хейнкель». Всего для перевозки потребовалось 185 платформ и вагонов. В одном из них находилась АТС на 300 номеров и радиоузел [Там же, с. 165-166].

В соответствии с приказом НКАП № 208с от 14 мая 1945 г. завод начал подготовку производства двухмоторных пассажирских самолетов Як-8 с моторами М-11Ф. К весне 1946 г. удалось построить первые четыре машины [Там же, с. 167]. По приказу НКАП № 715с от 30 декабря 1945 г. завод приступил к организации переоборудования самолетов Як-9 ВК-105ПФ производства завода № 153 в бомбардировочный вариант (было переоборудовано 78 самолетов) [4, д. 2882, л. 127].

1945-1946 гг. были характерны тем, что указанные производственные задания изменялись. Заканчиваемые освоением и налаженные в серийный выпуск изделия снимались с производства. ХАЗ находился не в лучшем положении, чем все остальные предприятия: финансирование из Москвы, мягко говоря, щедростью не отличалось. Поставки энергоносителей, то есть топлива и электричества, не выполнялись. В июле 1946 г.

из-за перебоев с электроэнергией производство пришлось переводить на работу с 16 часов. В декабре 1946 г. полное отсутствие топлива стало причиной массовых простоев. В декабре 1947 г. из-за свирепых холодов прекратили работу все цеха и отделы завода [6, с. 167].

В сентябре 1946 г. значительная часть производственных площадей завода № 135 (11 244 кв. м.) была передана эвакуированному в г. Харьков заводу № 296 (ныне ПО ФЭД) в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР № 1927-812с от 29 августа 1946 г. и приказом Министерства авиационной промышленности (МАП) СССР № 512с от 9 августа 1946 г. Возникла перспектива полного перепрофилирования предприятия. В этих условиях 6 декабря 1946 г. группа кадровых работников завода обратилась с письмом к министру авиационной промышленности М. В. Хруничеву, в котором в частности говорилось: «...считаем своим долгом просить Вас сохранить заводу № 135 самолетостроительный профиль и утвердить техническое задание на ближайшие годы» [Там же, с. 168].

Приказом МАП № 76с от 26 января 1947 г. перед заводом была поставлена задача организации производства учебно-тренировочных самолетов Як-18. В 1948-м завод успешно освоил серийное производство самолетов Як-18 и обеспечил планомерный выпуск этих машин. К концу 1949 г. завод достиг выпуска 2-3 самолетов в сутки.

Развивалась и социальная сфера завода. На строительство и благоустройство жилья ХАЗ получил в 1947 г. 800 000 рублей. Эти деньги пошли на ремонт заводских домов. Нашлись средства даже на бесплатные путевки в санатории и дома отдыха, на эти цели МАП выделил 93 000 рублей [Там же].

В 1949 г. удалось реконструировать котельную, сборочный цех площадью 1100 кв. м., отремонтировать два этажа административного корпуса, здание дирекции завода. Станочный парк тоже расширялся. В 1949 г. были смонтированы болто-высадочный автомат и револьверные автоматы, введены в эксплуатацию 320-тонный пресс и 150-тонный фрикционный пресс, восстановлены кривошипный 315-тонный пресс и воздушный падающий молот, заработали десятки новых металлообрабатывающих станков [Там же, с. 175].

В 1949 г. приказом МАП № 1019сс от 29 декабря перед заводом была поставлена задача подготовки производства и освоения реактивного самолета УТИ МиГ-15 с началом выпуска этой машины в III квартале 1950 г. Согласно приказу МАП № 591сс от 1 июля 1950 г., в соответствии с Постановлением Совета Министров (ПСМ) СССР № 3157-1315сс от 14 июля 1950 г., в связи с переходом на производство двухместных учебно-тренировочных истребителей завод № 135 был переведен в первую категорию. В целях ускорения освоения в производстве УТИ МиГ-15 в 1950 г. заводом был получен задел в 10 самолетных агрегатов МиГ-15 для переделки их в 2-х местный вариант. По разнарядке министерства под новый заказ в течение 1950 г. было получено 126 единиц оборудования, в основном станочного. Соответственно, возникла необходимость в новых кадрах, а значит, и в их обучении. В 1950 г., когда на предприятиях города был острый недостаток в кадрах, ЦК КП(б) Украины счел необходимым издать Постановление о направлении на авиационный завод 500 квалифицированных рабочих [Там же, с. 183].

В 1951 году предприятие обеспечило выпуск 50 самолетов, предусмотренных планом. В 1952 г. выпуск составил 85 самолетов, в 1953-м - 158 самолетов, а в 1954 г. - 212, достигнув выпуска по сборке одного самолета в сутки [4, д. 2882, л. 129]. Всего ХАЗ выпустил 517 МиГ-15УТИ [6, с. 193].

Постановлением Совета Министров от 11 июня 1954 г. № 1172-516сс «О создании дальнего скоростного пассажирского самолета конструкции Туполева» на завод № 135 было возложено задание приступить в 1954 г. к подготовке производства и организовать серийный выпуск этих самолетов в IV квартале 1955 г. в количестве трех единиц.

Переход производства от выпуска машин типа истребителя к тяжелым пассажирским машинам потребовал полной реконструкции завода [4, д. 2882, л. 129]. Таким образом, харьковским самолетостроителям потребовалось менее пяти лет, чтобы подготовить завод к выпуску пассажирских реактивных машин. Однако этого времени было недостаточно для достижения уровня, необходимого для освоения Ту-104: на заводе отсутствовали необходимые площади для создания нормального технологического цикла, в том числе отсутствовал сборочный цех [Там же, л. 131]. За неимением лучшего, под цех окончательной сборки решили приспособить один из полуразваленных довоенных ангаров рядом с заводским аэродромом. Собственно говоря, сохранился только его ферменный скелет. Размеры ангара позволили собирать в нем сразу три самолета Ту-104. Восстановить помещение силами ремонтно-восстановительного цеха оказалось непросто. Только к весне 1955 г. разрушенные стены достроили, побелили, пол залили цементом. К ангару сделали пристройку для кладовых, бытовых, цеховых служб. Однако для сборки самолетов помещение подходило разве что в летние месяцы: ворота цеха заменяло брезентовое полотнище, легкая шиферная крыша могла защитить от дождя, но не от мороза [6, с. 199]. Около года заводу менялись производственные задания. В августе 1955 г. он был определен как производитель Ту-104. После постройки в 1955 г. первой секции сборочного цеха корпуса № 45 площадью 4320 кв. м., третьей очереди корпуса № 1, литейного корпуса, достройки котельной, завод сумел начать выполнение Постановления СМ СССР № 1920-1020сс от 15 ноября 1955 г. с выпуском в 1956 г. 8 самолетов [4, д. 2882, л. 131]. К 1960 году Харьковский завод изготовил 51 самолет Ту-104 (и еще два фюзеляжа для статиспытаний) [6, с. 221].

С первыми частями армии в столицу Украины начали прибывать представители предприятий, эвакуированных в тыл страны. Для проведения восстановительных работ на Киевском авиазаводе на следующий день после освобождения в Киев приехала специальная группа ЦК КП Украины под руководством Ф. А. Федотова.

Следом прибыли направленные наркоматом специалисты и организаторы производства. Завод сразу же начал пополняться рабочими. Большинство из них вернулось из эвакуации, другие приходили в цехи из госпиталей, третьи шли из партизанских лесов, четвертые, в основном, женщины и старики, шли из деревень, где пережили военное лихолетье. Отдельные рабочие пережили тяжелое время в городе [5, с. 129].

До конца войны завод главным образом собирал из присланных с других предприятий частей истребители Як-9 и Як-3, испытывал их и отправлял на фронт. Из-за отсутствия помещений часть ремонтных и все малярные работы велись непосредственно на Жулянском аэродроме. Завод посылал бригады рабочих для ремонта поврежденных самолетов и производил его своими силами непосредственно в воинских частях. Для этого был специально сформирован отдел полевого ремонта.

Основной территорией завода стала в это время площадка бывшей фабрики клавишных музыкальных инструментов, где до войны успели соорудить только один корпус, заложить фундамент для нескольких зданий и построить бараки для жилья. Единственный уцелевший заводской корпус не имел ни отопления, ни воды, ни канализации [Там же, с. 130-131].

За год после освобождения на заводе было восстановлено 22 тыс. кв. м. производственной площади со всем энергетическим оборудованием, всего десять цехов. Некоторые цехи оснащались необходимыми лабораториями. Например, в начале 1945 г. при литейном цехе были созданы мастерские: литейная, монтажная, приспособлений и инвентаря, а также ширпотреб. Через некоторое время в строй вступили ацетиленовая и кислородная станции [Там же, с. 131].

Вопрос подготовки кадров стоял настолько серьезно, что в 1944 г. был создан специальный отдел для организации обучения молодежи авиастроительным специальностям. В стахановских школах в 1944 году прошли обучение свыше ста человек. В 1945 г. администрация завода открыла на предприятии школу фабрично-заводского обучения. В первый учебный год в школе обучалось около трехсот учеников [Там же, с. 133].

В конце 1940-х и начале 1950-х годов на территории предприятия были построены корпуса цехов: дюралазаготовительного, цеха покрытий, сборочного. В кратчайшие сроки была организована металлургическая служба. К концу 1946 г. было организовано бюро стандартизации и нормализации, заработала тигельная электропечь для плавки алюминия. В связи с сокращением подачи электроэнергии, в 1946 г. на заводе начали использовать дизель-генератор и создали собственную блок-станцию. Выполнялась работа по подводке транспортных коммуникаций на предприятие, на выполнение которых государство ассигновало свыше 7 млн руб. Тогда же был проложен на завод железнодорожный путь, а также водопровод и теплотоннели. Вскоре был сдан в эксплуатацию временный корпус заводоуправления, построена внешняя ограда для всей территории завода, заложены фундаменты нескольких зданий новых цехов. В те дни определилось место завода в семье авиационных предприятий страны: он взялся за одну из самых нужных задач - строительство вертолетов (вертолетов) для Гражданского Воздушного Флота. В 1945-1946 гг. коллектив завода работал над изготовлением опытных образцов вертолета конструкции И. П. Братухина [Там же, с. 140-142].

В 1947 г. было запланировано освоение нового вертолета Ми-1 конструкции М. Л. Миля [Там же, с. 143]. В годы четвертой пятилетки, наряду с изготовлением вертолетов, завод по-прежнему ремонтировал самолеты разных типов и выполнял заказы хозяйственного характера: изготавливал запасные части к тракторам и машинам, формы для производства сухой штукатурки, снабжал предприятия молочной промышленности, а также колхозы и совхозы алюминиевой посудой и приборами. Кроме того, приходилось выполнять и другие работы: восстанавливать трамвайные вагоны, изготавливать газовую аппаратуру для газопровода Дашава-Киев, делать всевозможные хозяйственные металлические товары.

В 1948 году завод приступил к изготовлению нового самолета Ан-2 [Там же, с. 144-145]. Для этого пришлось фактически реконструировать почти весь завод. Появились новые цехи и службы, без которых было невозможно серийно изготавливать самолеты подобной конструкции: плазово-шаблонный, кузнечный, агрегатные, сборочный и малярный, а также литейная мастерская [Там же, с. 145]. В 1954-1956 гг., наряду с возраставшим выпуском Ан-2, завод изготавливал опытные образцы турбовинтового транспортного самолета Ан-8, затем принимало участие в создании узлов и агрегатов к самолетам Ан-10 и Ан-14 («Пчелка») [Там же, с. 148].

Таким образом, можно заметить, что руководство авиационной промышленности на первом этапе восстановления самолетостроительных заводов поручило им ремонт и сборку самолетов выпуска других авиазаводов, чем решалась важная проблема приближения этого процесса к фронту. Превращение заводов в Воронеже, Харькове и Киеве в полноценные самолетостроительные предприятия было связано с переходом на выпуск реактивной техники (заводы № 64 и № 135) и выпуском массового многоцелевого поршневого самолета Ан-2 (Киев). Впоследствии эти заводы сыграли большую роль в оснащении Воздушного флота СССР авиационной техникой. Например, Воронежскому заводу был поручен серийный выпуск сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144 [3, с. 88], Харьковский авиазавод выпускал Ту-134 - самолет, который исправно несет службу уже более 40 лет [2, с. 4-20, 25-27], Киевский завод № 473 стал пионером освоения клеесварной технологии самолетов, построив 1028 самолетов Ан-24 различных модификаций [8, с. 178-197]. Ан-24 стал одним из самых продаваемых за рубежом пассажирских самолетов. К концу XX века его можно было встретить в 30 странах [Там же, с. 195].

Список литературы

1. **Гагин В.** Самолеты Воронежского авиационного завода. Воронеж: ТРАСТ, 1996. 88 с.
2. **Комиссаров Д.** Ту-134: многообразие облика // *Авиация и время: авиационный журнал Украины*. 2010. № 2. С. 4-37.

3. Михайлов С. Сверхзвуковые пассажирские первенцы // Аэрокосмическое обозрение. 2010. № 6. С. 53-90.
4. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 8044. Оп. 2.
5. Степанченко В. А., Петренко В. С. Киевские самолетостроители: очерки истории Киевского авиационного завода имени 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции. Киев: Изд-во политической литературы Украины, 1970. 367 с.
6. Харьковский авиазавод: история, современность, перспективы / под ред. ген. директора ХГАПП П. О. Науменко. Харьков: ХГАПП, 2006. 436 с.
7. Якубович Н. В. Бомбардировщик Ил-28 // Моделист-конструктор: приложение к журналу. 2006. № 5. Ч. 1. Авиаколлекция. 35 с.
8. Якубович Н. В. Неизвестный Антонов. М.: Яуза; Эксмо, 2009. 384 с.

AIRCRAFT WORKS RESTORATION IN THE USSR DURING POST-WAR PERIOD

Evgenii Il'ich Podrepnyi, Ph. D. in History, Associate Professor
Department of Modern Native History
Nizhnii Novgorod State University named after N. I. Lobachevskii
2505575@mail.ru

The author considers the problems of the restoration of aircraft works in Voronezh, Khar'kov and Kiev destroyed during Great Patriotic War and their further development during the first post-war decade.

Key words and phrases: restoration; aircraft plant; personnel; technologies.

УДК 328.18

В статье анализируется работа органов, которые рассматривали необходимость пересмотра механизма регулирования объемов финансирования общественно-государственных расходов Шотландии, Уэльса и Северной Ирландии, известного в Великобритании как «формула Барнетта», в контексте процесса деволюции.

Ключевые слова и фразы: формула Барнетта; Великобритания; деволюция; комиссия Калмана; комиссия Холтема.

Александр Владимирович Пузаков, к.и.н., доцент
Кафедра всеобщей истории и мирового политического процесса
Мордовский государственный университет им. Н. П. Огарева
puzakov@list.ru

ПЕРСПЕКТИВЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ ФОРМУЛЫ БАРНЕТТА КАК МЕХАНИЗМА ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЕВОЛЮЦИОННЫХ РЕГИОНОВ ВЕЛИКОБРИТАНИИ[©]

В последнее десятилетие особое внимание британские политики и общественность уделяют практике распределения финансирования регионов Великобритании, осуществляемого министерством финансов в соответствии с так называемой «формулой Барнетта» (Barnett formula) - механизмом, используемым министерством финансов (Казначейством) Великобритании для автоматического регулирования объемов финансирования общественно-государственных расходов Шотландии, Уэльса и Северной Ирландии при изменении объемов финансирования государственных услуг в Англии, в Англии и Уэльсе, либо на всей территории Великобритании. Основной причиной пристального внимания к ней является мнение многих политиков и исследователей о несправедливости ее механизма и, в частности, о том, что опыт ее использования показывает, что существующий объем финансирования на душу населения в Шотландии, Северной Ирландии и Уэльсе выше, чем в Англии.

Формула Барнетта не определяет общий размер бюджетов, но отражает изменения в финансировании программ, проводимых в Англии, и направлена на эквивалентное изменение бюджетов органов управления деволюционных регионов (Шотландии, Уэльса и Северной Ирландии, где в рамках процесса деволюции - передачи центральными правительственными органами части своих полномочий органам власти административно-территориальных единиц - были созданы автономные институты власти), рассчитываемое в зависимости от численности населения [3].

Эта формула появилась до начала процесса деволюции и функционирует с 1970-х гг. С началом деволюции по ней распределяется неограниченная условиями блочная субсидия для всех органов управления регионов, участвующих в процессе деволюции, что дает им возможность самостоятельно принимать решения о том, как финансировать осуществление переданных полномочий [7]. Формула используется последние тридцать лет для определения ежегодного прироста выделяемых средств. Каждый год этот прирост