

УДК 94(470) "1941/1945"
ББК 63/3(2)62
DOI [10.17150/2308-2588.2016.17\(1\).143-159](https://doi.org/10.17150/2308-2588.2016.17(1).143-159)

А. В. Шалак

*Байкальский государственный университет,
г. Иркутск, Российская Федерация*

МОБИЛИЗАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА КАК ФУНДАМЕНТ ПОБЕДЫ: ОЦЕНКА ЭКОНОМИСТОВ

Аннотация. В рецензии анализируется коллективная монография «Экономический фундамент Победы: параллели истории и современности» (М., 2015), в которой исследуются причины формирования и функционирования мобилизационной экономики СССР. Оценивается роль мобилизационной модели в годы Великой Отечественной войны. Отмечается значение исторического опыта в решении современных проблем.

Ключевые слова. Мобилизационная модель, экономика, планирование, война, пространственные сдвиги.

A. V. Shalak

*Baikal State University,
Irkutsk, Russian Federation*

MOBILIZATION ECONOMY AS THE VICTORY FOUNDATION: ECONOMISTS' EVALUATION

Abstract. The review analyses a multi-authored monograph «Economic foundation of the Victory: parallels of history and modernity» (Moscow, 2015), that studies the causes of genesis of mobilization economy in the USSR. The author evaluates the role of mobilization model during the Great Patriotic war and underlines

significance of historic experience for managing modern problems.

Keywords. Mobilization model, economy, planning, war, spatial shifts.

История Великой Отечественной войны — один из передовых форпостов информационной войны против России. При этом, пожалуй, это единственный символ советской эпохи, который более или менее последовательно отстаивала российская власть в постсоветский период. Память о великом подвиге советского народа во многом еще скрепляет постсоветское пространство. Вокруг войны, причин ее начала и последствий столько лжи, подтасовок, инсинуаций, а поток литературы постсоветского периода с изложением «альтернативных» точек зрения столь значителен и живет уже по своим «доказанным» лекалам, что неискушенному читателю разобраться во всем, опираясь на достоверную информацию, совсем непросто, учитывая, что в этом потоке значителен вес авторов с учеными степенями. Это лишний раз свидетельствует, что так называемая «свобода слова» выгодна тем политическим силам, которые контролируют информационное пространство. Любая попытка защитить свою историю, отсечь потоки лжи воспринимается как «реакция практики 1930-х гг.», ограничение на свободу распространения информации и т. д. И так будет до тех пор, пока государство, да и не только государство, но и все разумно мыслящие граждане не поймут, что общественное сознание есть главный потенциал страны. Не будет гражданского самосознания, гордости за свою историю, победу, разумного отношения к проблемам и трагическим страницам, — не будет ничего.

Говоря о научном рассмотрении истории Великой Отечественной войны, мы имеем в виду, что при ее изложении необходимо опираться на принцип объективности и историзма. Если тот, кто пишет, игнори-

рует конкретно-историческую ситуацию, откровенно односторонне трактует факты, то такая интерпретация истории приобретает уродливые и опасные для общественного сознания очертания. Особенно отчетливо это проявляется, когда историю войны начинают интерпретировать с позиций идеологии либерализма, то есть при формулировании выводов опираются не на конкретно-исторический анализ фактов, а на систему ценностей. Авторы таких сочинений будут апеллировать к демократическим ценностям и свободам, осуждать «диктаторов», но ничего не скажут о национально-государственных приоритетах, в какой степени они обеспечивали укрепление позиций и безопасность государства, насколько адекватно реагировала власть на внутренние и внешние угрозы. Подобные исследователи не вспомнят документы Нюрнбергского международного трибунала, которые дали международно-правовую оценку Второй мировой войны и легли в основу международного права. В этих документах никто не называл Сталина «диктатором», и не обвинял его в развязывании войны. Это была фиксация фактов, никто их не оспаривал со стороны США, Великобритании, Франции. Это всегда нужно иметь в виду, когда речь идет об оценке историко-экономических исследований, стремящихся оценить фундамент Победы.

С этой точки зрения, изданная монография¹ написана в целом как строго научный исторический труд. В своих оценочных суждениях о структурной и пространственной трансформации советской экономики, ее финансовой системы, задававших и определенную модель экономического развития страны накануне и в годы Великой Отечественной войны, авторы коллективной монографии исходят из сформулированных в тот период приоритетов государственной власти, на-

¹ Экономический фундамент Победы: параллели истории и современности: монография / под общ. ред. И. В. Караваевой. — М.: ИЭ РАН, 2015. — 344 с.

сколько они оказались оправданными и своевременными в тех исторических условиях. Издержки этой трансформации и оценочные суждения в данном случае опираются на знание последствий мобилизационной модели советской экономики. Можно ли было в условиях иной модели экономического развития осуществить такую масштабную эвакуацию производства и трудовых ресурсов в тыловые районы страны, организовать подготовку высококвалифицированных кадров для промышленности, создать систему снабжения воюющей армии и тыловых районов, обеспечивающую воспроизводство и сохранение человеческих ресурсов? Чтобы ответить на эти масштабные вопросы, мало владеть фактами, нужно еще и вникнуть в логику мировой истории, интерпретировать ее. На наш взгляд, в данной работе мы имеем в целом достаточно убедительную трактовку советской экономической истории с позиций объективности и историзма. Поскольку в работе речь идет о защите национально-государственных интересов, пространства и ресурсной базы, то вполне применим для оценки данной работы и геополитический подход, тем более, что в данной работе рядом автором он широко декларируется. Нередко геополитический подход в этой работе совмещается с классовым подходом, однако в данном случае они дополняют и в известной степени не противоречат друг другу.

Предметное поле геополитики представляет моделирование поведения государства в конкретных исторических и пространственных условиях в целях обеспечения полноценного суверенитета и национальной безопасности. Поэтому данная работа посвящена оценке фундаментального вопроса: в какой степени созданная модель (советская модель) позволяла эффективно решать данные проблемы в период Великой Отечественной войны и с этих позиций ретроспективно оценить последствия постсоветских реформ.

Ответить на этот вопрос невозможно без анализа предвоенной ситуации, ибо создание мобилизационной модели есть реакция на внешние и внутренние обстоятельства. Эти конкретно-исторические условия не являются надуманной абстрактной схемой, созданной воображением исследователя, в рамках которой можно до бесконечности обсуждать «диктатуру ради диктатуры», игнорируя целеполагание. Объективное изложение определенной модели развития обязано исходить из анализа тех условий, которые диктовали определенные приоритеты власти.

Чтобы сделать понятной логику действий власти, авторы монографии обращаются к анализу конкретно-исторической внутренней и внешней обстановки. Военная угроза нарастала, а модель экономического развития (НЭП), не позволяла создать основу для оснащения армии современным оружием, танками, авиацией, артиллерией. Отставание было слишком большим и в условиях НЭПа преодолеть его быстро не представлялось возможным. Именно поэтому НЭП не мог стать политикой «всерьез и надолго». Даже на реализацию мобилизационного варианта у страны в итоге не хватило времени, несмотря на все усилия отдалить начало войны ценной сепаратного договора с Германией. Поэтому создание новой парадигмы развития, обеспечивающей стране стратегическую безопасность, являлось насущной необходимостью. Без этого недостижимой была бы Победа и последовавшее затем превращение страны в сверхдержаву.

Данные выводы не являются какой-то новой матрицей познания этого героического и во многом трагического периода отечественной истории. Во многом с аналогичных позиций были прописана история Великой Отечественной войны в учебниках советской эпохи. Именно поэтому при анализе событий авторы монографии опираются преимущественно на литературу советского периода. В основе своей она представ-

ляла строго научные исторические изыскания, если не обращать внимание на встроенные идеологические клише. В то же время данный раздел не есть слепое копирование известных фактов. Авторы анализируют ситуацию всесторонне, с учетом многих открывшихся страниц, которые раньше не афишировались. В частности, излагая проблему голода 1932–1934 гг., авторы отнюдь не сводят проблему к издержкам коллективизации. Таковые конечно были, но были и другие, о которых многие почему-то не желают говорить. В частности, резкий рост смертности — это не только результат недоедания, но и роста заболеваний, из-за употребления зараженного зерна. Не желая сдавать зерно государству, многие крестьяне его закапывали, сознательно хранили во влажных местах, в результате чего упревшее зерно поражали различные грибковые заболевания. Регулярное употребление такого зерна заканчивалось летальным исходом (С. 23–24).

Авторы монографии обращают внимание на то, что в ходе коллективизации решался вопрос коренной ломки сложившегося уклада деревни, и это требовало социально-психологической адаптации крестьянства, что не могло стать одномоментным актом. В совокупности с природными катаклизмами, допущенными ошибками и откровенным сопротивлением процесс коллективизации сопровождался трагическими событиями и ухудшением многих показателей в сельском хозяйстве страны. Как реагировала власть на эту ситуацию? Вполне адекватно: отказались от практики расширения посевных площадей, сосредоточились на улучшении севооборота, качества обрабатываемых полей, механизации сельского хозяйства, повышении урожайности. И положение стало постепенно выправляться. По мере решения этих проблем, все яснее становилось, что колхозно-кооперативная форма ведения хозяйства на земле имеет множество резервов.

Из анализа развития сельского хозяйства в предвоенный период, изложенного в монографии, следует, что все эти годы шел сложнейший поиск оптимального сочетания личного и общественно-государственного интересов. Власть отдавала себе отчет, что простое изъятие продукции из сельского хозяйства на индустриализацию, как это и представляется во многих публикациях современных историков, не могло обеспечить решение стратегических приоритетов власти. Сочетание же этих интересов, даже при нахождении их оптимальной формы, не могло стать одномоментным актом. О поиске такого оптимального сочетания свидетельствуют многочисленные совещания по вопросам сельского хозяйства самого различного уровня. Нет никакого сомнения, что часть крестьянства накануне войны уже научилась извлекать из колхозно-кооперативной формы организации работы в сельском хозяйстве вполне ощутимую материальную выгоду, что проявлялось и в годы Великой Отечественной войны. Например, в 1942 г. в Иркутской области инициируется сбор средств на строительство танковой колонны «Иркутский колхозник». Из информации Иркутского обкома партии в ЦК ВКП(б) по этому вопросу следует, что были колхозники, вносившие по 5 тыс. р. (сумма годовой заработной платы рабочего крупнейшего завода им. Куйбышева), по 10, 20, 50, 60, 100 тыс. р. Лидером по персональным взносам являлся председатель колхоза «Унгинский скотовод» Болдонов, который внес из личных сбережений 126 тыс. р. [1, с. 190–195].

Коллективизация позволила нарастить товарность зернового производства с 10 % до 40 %. Именно это и стало решающим фактором индустриализации, поскольку позволяло накормить быстро растущее население городов, а часть хлеба отправить на экспорт и таким образом получить необходимые средства для закупки промышленного оборудования и технологий (С. 28).

Авторы монографии обращают особое внимание на то, что важнейшей основой индустриализации являлось развитие транспортных коммуникаций. Советское руководство прекрасно понимало значение транспортных коммуникаций для придания мобильности формируемому экономическому пространству. Поэтому их развитие становилось важнейшим условием достижения целей индустриализации. Коммуникации ускоряли переброску грузов и ресурсов в различных направлениях, скрепляли и уплотняли экономическое пространство страны и межрегиональные связи. Уровень развития транспортных коммуникаций в конечном итоге определял и мобилизационные возможности страны. Поэтому курс на их ускоренное развитие являлся важнейшей составной частью индустриализации. Не случайно, объем капиталовложений в железнодорожный транспорт в годы первой пятилетки составлял 10 % от общих капиталовложений в народное хозяйство страны (С. 29). В годы первой пятилетки было завершено строительство Турксиба, соединившего Сибирь с Туркестаном, начато строительство железной дороги Москва — Донбасс, развернуты поисково-изыскательские работы и начато строительство БАМа, на существующих магистралях укладывались вторые пути, велось расширение действующих дорог. Одновременно решалось множество вопросов по техническому оснащению транспорта, переводу железнодорожных магистралей на электрическую тягу, строились гигантские вагоностроительные заводы. В годы второй пятилетки грузооборот железнодорожного транспорта увеличился на 80 %, речного транспорта в 2,5 раза, морского — в три раза, автотранспорта в 16 раз, а перевозка грузов воздушным транспортом увеличилась в 23,5 раза (С. 33). К 1941 г. эксплуатационная длина железных дорог, на долю которых приходилось более 85 % грузооборота страны, возросла с 70 260 км с конца 1917 г. до 106 102 км (С. 39). Именно

это и стало основой мобильности советской экономики в период войны.

Отметим, что без развития транспортных коммуникаций невозможны были бы не только индустриализация, но и невиданная по масштабам в истории эвакуация населения и промышленных объектов. С июля по декабрь 1941 г. из угрожаемых районов были эвакуированы 2 593 предприятий (С. 101). Вместе с эвакуированными производствами к местам их размещения за полтора года прибыло 11 млн человек рабочей силы (С. 103). Если вникнуть в суть проблемы, то необходимо осознать, что в кратчайшие сроки целое индустриальное государство, и по тогдашним, да и сегодняшним меркам совсем немалое, было перемещено на тысячи километров.

После смерти Сталина строительство многих транспортных коммуникаций было просто заброшено. Однако в дальнейшем транспортные коммуникации, пусть и не такими темпами строились и оснащались новейшими самолетами, кораблями, локомотивами и т.д. Сегодня критики сталинского периода ничего не говорят о состоянии транспортной инфраструктуры в современной России. Интересно было бы сравнить темпы развития транспортных коммуникаций в период индустриализации и в постсоветский период, когда Россия пошла по «цивилизованному пути развития», то есть когда за основу стали брать не интересы общества, его безопасности, а коммерческие интересы отдельных индивидов. В итоге большинство транспортных коммуникаций не развивается, некоторые (например, малая авиация) прекратили свое существование, транспортная инфраструктура сократилась. Количество только магистральных аэропортов в стране уменьшилось в три раза. Даже пригородное сообщение во многих регионах отменили, поскольку оно «убыточно». Неужели, при таких подходах к развитию транспортных коммуникаций можно серьезно

относиться к планам по приданию «новых стимулов» российской экономике?

Отмечая курс на мобилизационный вариант развития как единственно правильный, обеспечивающий национальную безопасность в условиях надвигавшейся войны, авторы монографии в то же время отмечают, что на его реализацию у страны не хватило времени. Геополитические противники СССР учитывали, что если стране удастся осуществить техническое переоснащение своей армией, то это сделает советское государство, являющееся одновременно и альтернативой англо-саксонскому капитализму, непобедимым. Именно с учетом этого временного фактора шло втягивание Германии в войну на восточном фронте. Например, по численности танков СССР не уступал Германии, но в техническом отношении это в основном были танки устаревших моделей. В 1940 г. было выпущено всего 243 танка KV и 115 Т-34 (С. 52). И хотя в 1941 г. их производство удалось существенно нарастить, удельный вес новейших моделей не превышал 7 % в танковом корпусе страны.

Временной фактор прекрасно использовали ангlosаксы. Авторы монографии отмечают, что Гитлер, начиная войну, был уверен в технической и мобилизационной неготовности советского государства к успешному введению войны, а Сталин, всячески оттягивая начало войны, переоценил значение заключенного с Германией пакта о ненападении, что имело катастрофические последствия в первые месяцы войны (С. 61–62).

Представленный в монографии обобщенный фактический материал убедительно свидетельствует, что с точки зрения решения конкретных задач индустриального преобразования советской экономики, централизованно-директивная система управления в 1930-е гг. оправдала свое существование. Она полностью справилась с ролью аккумулятора и распоряди-

теля фондов накопления, необходимых для невиданного по масштабам индустриального рывка (С. 86). С этой точки зрения можно спорить о верности тех или иных решений органов власти, что-то можно было осуществить не в такой жесткой форме, но общий вывод остается незыблемым: именно форсированная мобилизация создала экономический фундамент победы нашей страны в самой разрушительной в истории человечества войне.

В рамках мобилизационной модели экономики авторы монографии особое внимание уделяют пространственным изменениям в размещении промышленного потенциала страны. Здесь также власть руководствовалась стратегическими приоритетами, связанными с проблемой обеспечения национальной безопасности страны. Успехи в перебазировании огромных производственных мощностей на восток страны авторы монографии связывают с плановым ведением хозяйства. Они особо подчеркивают, что в плановом хозяйстве никакой растерянности не было. Детальное планирование, где все расписывалось сверху вниз, позволяло доводить задание до каждого исполнителя. Поэтому каждый знал, что делать и за что он несет персональную ответственность (С. 122).

Роль планирования особенно отчетлива видна в машиностроительном производстве, которое могло функционировать в сложнейшей кооперации с другими производствами. Требовалось запустить производство синхронно, во многих случаях завязать производство на смежников из тыловых районов. Это сложнейшая задача была успешно решена. Практически все эвакуированные предприятия уже в первом полугодии 1942 г. работали на полную мощность.

Нельзя при этом удержаться от исторических аналогий. Наши «реформаторы» более чем двукратный спад производства в 1990-е гг. объясняли разрывом хозяйственных связей. При этом все заводы оставались на

своих местах. Пусть бы они попробовали объяснить, почему эти связи сохранились в условиях, когда тысячи заводов находились в пути и запускались в работу «с колес». Тогда нужно было бы признать, что в определенных исторических условиях командно-административная плановая система обладает несомненными преимуществами перед «невидимой рукой рынка» и считать ее абсолютным злом могут только недоучившиеся скауты и наши геополитические противники. Первые будут так утверждать в силу той идейки, которую им занесли в головы (по глупости или сознательно), а вторые, — в силу того, что требуется разрушать любую систему, которая позволяет России наращивать мощь, контролировать свое пространство и ресурсы, укреплять безопасность.

Анализируя пространственные сдвиги в размещении производительных сил, авторы особое внимание уделяют детальному планированию новых мест размещения эвакуированных заводов. Требовалось все привязать к имеющимся энергоресурсам, квалифицированным кадрам, транспортной инфраструктуре и т. д. Особое значение в этих условиях приобретала транспортная инфраструктура. Пришлось строить Северо-Печерскую железную дорогу, соединявшую промышленные центры страны с печерским углем, поскольку Донбасс был оккупирован. Эта дорога также обеспечивала доступ к ухтинским месторождениям нефти. Были также построены железные дороги, соединявшие северный Урал с южным, крупные промышленные центры Среднего и Нижнего Поволжья, железная дорога Кизляр — Астрахань, обеспечившая доставку кавказской нефти в Поволжье и многие другие коммуникации. Всего за годы войны было построено 9 тыс. км железных дорог (С. 134–136). Таких темпов строительства железных дорог страна не знала и в послевоенный период. Если же говорить о современной ситуации применительно к железнодорожному

транспорту, то строительство новых железных дорог в постсоветский период оказалось по существу свернутым. Есть только «стратегии» их развития, в которых фигурируют фантастические планы, но реальных дел нет.

Планомерная концентрация производств и распределения материальных средств, выгодное размещение производительных сил позволили при меньших ресурсах металла и топлива, чем у Германии на всех ее оккупированных территориях, создать вдвое больше боевой техники. К январю 1945 г. Красная армия превосходила Германию по количеству артиллерии в 3,8, танков и САУ — в 3,3, а самолетов — в 7,9 раза. При этом на 1 млрд кВт*ч выработанной электроэнергии в стране производилось в 4,3 раза больше самолетов и в 6,6 раза танков (С.135).

Эти цифры хорошо известны, многократно воспроизводились в различной научной и учебной литературе и никем не оспаривались. Поэтому, когда речь идет о издержках мобилизационной экономики, нужно всегда помнить и о ее несомненных достоинствах и продемонстрированной эффективности. Ведь не штыком воевал советский солдат с немецкими танками, авиацией и артиллерией. Это была война техники. Война стала свидетельством не только эффективности нашей техники и экономики, но и несомненных преимуществ общественной системы.

Особый интерес представляет главы, в которых речь идет об уроках мобилизационной экономики для современной России. В промышленной политике XX–XXI вв. авторы выделяют четыре этапа. Первый этап завершается с началом первой мировой войны в 1914 г. Второй этап промышленной политики начинается с ленинского плана ГОЭЛРО и сталинской индустриализации. Для этого периода характерна замена фактора капитала фактором труд. Этот импульс, приданный сталинской индустриализацией, по инерции

продолжался до 1991 г. Третий период – с 1991 по 2013 г. За это время Россия потеряла отдельные отрасли промышленности практически полностью, а в других отраслях произошел существенный спад. Эффективность и конкурентоспособность национальной экономики существенно снизилась. Четвертый этап промышленной политики авторы связывают с законопроектом «О промышленной политике в Российской Федерации», закладывавший ее новые основы. Новая промышленная политика состоит в том, чтобы сформулировать институциональные основы реиндустриализации России.

Однако предлагаемые в данном случае авторами варианты экономической стратегии по сути ничем не отличаются от либеральных подходов и не могут что-либо поменять в деградирующей российской экономике. Авторы осуждают репрессивный характер российской экономики и при этом же отмечают ее несомненные преимущества. Однако из этого не следует прямого признания, что в рамках либеральной парадигмы, где самое святое – «неприкосновенность частной собственности», никакая реиндустриализация страны невозможна. Сталинский вариант развития в экстремальных условиях стоял перед жестким выбором: либо НЭП всерьез и надолго (то есть либеральный вариант), с предсказуемой неготовностью страны к войне техники, либо мобилизация и директивная экономика, когда производство, банки ставятся под контроль и на первый план выходят не коммерческие интересы бизнеса, а приоритеты государства, его безопасности. Но выбор приоритетов – это всегда политический выбор. Стратегия реиндустриализации может реализоваться в более или менее жесткой форме, но это всегда стратегия, при которой доминируют приоритеты государства. «Стратегия новой промышленной политики», в которой государство отсутствует, а на первом месте интересы биз-

неса, причем иностранного в большей степени, чем национального, мало имеет общего с опытом сталинской мобилизации. В 2011 г. на крупных и средних предприятиях машиностроения и металлообработки осталось 851 тыс. человек. В 1990 г. в них было задействовано 10,3 млн человек. Удельный вес работающих в машиностроении по отношению к общей численности работающих в промышленности снизился с 46,6 % в 1990 г. до 0,06 % в 2011 г. Даже в сложнейший 1941 г. этот показатель снизился на 13 %, а в 1942 г. был восстановлен (С. 201). Более того в статистических отчетах с 2005 г. исчезли данные о работниках, формирующих новую материально-техническую базу современного производства (станкостроение, приборостроение, прецизионного оборудования, инструментальной промышленности). Работники прецизионного производства объединены в статистических отчетах с работниками полиграфических предприятий и художественно-народных промыслов. То есть тех, кто изготавливает высокоточное оборудование, объединили с теми, кто производит матрешек (С. 201). Практически все, что Россия совсем недавно производила сама и поставляла на внешний рынок, стали закупать в странах дальнего зарубежья. Неужели можно всерьез считать, что между этими «реформами» и сталинской индустриализацией есть что-то общее? И можно ли называть «промышленной политикой» процесс разрушения передовых технологий и ликвидации кадрового потенциала?

К сожалению, авторы монографии в части данных разделов лишь констатируют принципиальные различия между модернизацией экономики в сталинский период и разрушительными последствиями ее реформирования в постсоветский период.

Ретроспективный анализ преобразований в экономике в предвоенный и военный период, не без оснований позволяет сделать вывод, что новая экономи-

ческая политика 1920-х гг. завела бы страну в такой же тупик, как и современная. Как предшествующий мобилизационной экономике опыт, так и опыт постсоветский свидетельствуют, что побед на этом пути не будет. Россия способна сохраниться только как организованная трансконтинентальная корпорация. Только в этом качестве страна способна соперничать с крупнейшими мировыми ТНК. Обделенность географией может компенсироваться богатством и разнообразием наших природных ресурсов, и непритязательностью проживающего в стране населения. Эти идеи были сформулированы в 1920-е гг. евразийцами и во многом восприняты сталинским руководством. Сегодня такой подход актуализирует современное состояние российской экономики. Россия уже стояла перед аналогичным выбором, и тот выбор стал фундаментом Победы. В одну и ту же реку невозможно войти дважды, что было внятно сформулировано еще в античный период. И было бы наивно в деталях копировать опыт сталинской модернизации. Но исторический опыт свидетельствует, что в такие переломные моменты истории власть в России больше, чем власть, поскольку именно она формулирует ту парадигму развития, которая обеспечивает сохранение суверенитета и безопасности. России придется выбираться из той ситуации, в которой она оказалась в силу многих причин. В связи с этим важно подчеркнуть и другое: подобные исследования экономического фундамента Победы имеют огромное значение для трансформации общества в том направлении, где будет создаваться основа для действительно движения вперед.

Список использованной литературы

1. Иркутск на фронте и в тылу (по материалам ГАНИИО) : сб. док. / под ред. С. И. Кузнецова, Ю. А. Петрушина. — Иркутск : Изд-во «Отгиск», 2015. — 496 с.

Информация об авторе

Шалак Александр Васильевич — доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории и международных отношений, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: Shalak-av@isea.ru.

Author

Shalak Aleksandr Vasilievich — D.Sc. in History, Professor, Head of the Department of History and International Relations, Baikal State University, 11, Lenin st., Irkutsk, 664003, Russian Federation, e-mail: Shalak-av@isea.ru.

Библиографическое описание статьи

Шалак А. В. Мобилизационная экономика как фундамент Победы : оценка экономистов / А. В. Шалак // Историко-экономические исследования. — 2016. — Т. 17, № 1. — С. 143–159. — DOI : 10.17150/2308-2588.2016.17(1).143-159.

Reference to article

Shalak A. V. Mobilization economy as the Victory foundation: economists' evaluation *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya* = *Journal of Economic History & History of Economics*, 2016, vol. 17, no. 1, pp. 143–159. DOI: 10.17150/2308-2588.2016.17(1).143-159. (In Russian).