

УДК 947: 656

Темляков В. Е.<sup>1</sup>

Ходенкова Э. А.<sup>2</sup>

Куринная П. К.<sup>3</sup>

Бабин Д. С.<sup>4</sup>

## СНАБЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ СССР В ПЕРИОД ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ РАБОЧЕЙ СИЛОЙ

Кубанский государственный аграрный университет имени И. Т. Трубилина

Babin D. S.

Khodenkova E. A.

Kurinnaya P. K.

Temlyakov V. E.

## SUPPLY OF LABOR TO THE TRANSPORT INDUSTRY OF THE USSR DURING THE FIRST FIVE-YEAR PLAN

Kuban State Agrarian University named after I. T. Trubilin

*Аннотация:* Статья охватывает вопросы комплектования трудовых ресурсов для транспортной отрасли в период первой пятилетки. Рассматривается проблема мобилизации трудовых ресурсов для формирования нужд транспортного строительства. Для исследования темы использованы историко-структурный метод, общенаучные методы анализа и обобщения известных исторических фактов и их последующая интерпретация. Выводы состоят в рациональности решений органов власти по привлечению рабочей силы для нужд расширения и улучшения всех видов дорог государства несмотря на дополнительную тяжесть выполняемых работ для отдельных категорий населения СССР.

*Ключевые слова:* СССР; экономическое развитие; индустриализация; первая пятилетка; рабочая сила; дорожное строительство; транспорт.

*Abstract:* The article covers the issues of recruitment of labor resources for the transport industry during the first five-year plan. The problem of mobilizing labor resources to form the needs of transport construction is considered. The historical and structural method, general scientific methods of analysis and generalization of known historical facts and their subsequent interpretation were used to study the topic. The conclusions are that the decisions of the authorities

---

<sup>1</sup> Темляков Владимир Евгеньевич – старший преподаватель кафедры истории и политологии Кубанского государственного аграрного университета, кандидат исторических наук.

<sup>2</sup> Студент Кубанского государственного аграрного университета.

<sup>3</sup> Студент Кубанского государственного аграрного университета.

<sup>4</sup> Студент Кубанского государственного аграрного университета.

to attract labor for the needs of expanding and improving all types of state roads are rational, despite the additional burden of the work performed for certain categories of the USSR population.

*Keywords:* USSR; economic development; industrialization; the first five-year plan; labor force; road construction; transport.

Актуальность рассматриваемой темы вызвана задачами, которые стояли перед государством: ликвидация зависимости от импортной продукции, снижение доли иностранных специалистов и техническое совершенствование вооруженных сил СССР. Экономические проблемы государства 1928 г., уже не настолько острые, как в период 1922 г., за счет получения эффекта от НЭПа, могли быть решены с помощью дальнейших преобразований. Для России решение названных задач имеет особое значение в настоящее время. Уход от западных технологий, создание собственной основы экономического развития, особенно в инновационном секторе, создание основы поддержки отечественного производителя основывается на современных решениях. Особенно важно проследить историю развития дорожной отрасли России в свете выше названных задач.

Цель – выявить источники комплектования рабочей силой основные отрасли дорожного строительства в период первой пятилетки (1928 – 1932 гг.)

Методология исследования включает историко-структурно метод и общенаучные методы: анализа и синтеза, использованные применительно к дорожно-строительной отрасли, понимаемой нами как важнейший фактор индустриализации первой пятилетки.

Научная новизна состоит в понимании дорожного строительства не только с позиции важнейшего фактора политики индустриализации, но и начального этапа социального расслоения колхозников на основе утраты крестьянской сущности труда на земле.

В среде современных историков существуют различные мнения о роли индустриализации в жизни государства. Современники видели в ней оптимальные возможности для привлечения ресурсов в тяжелую промышленность, а также в военную отрасль. Срок в пять лет был обоснован экономистом Г. Кржижановским. Он рассчитывал продолжительность пятилеток исходя из параметров строительства крупных сооружений и долговременных прогнозов урожайности в аграрном секторе [1]. Кроме того, пятилетний срок – это период продолжительности обучения, необходимый для обучения и адаптации кадров, а в начале XX в. – время ускоренного обучения отечественных кадров и распределения в различные отрасли народного хозяйства СССР. Под руководством Сталина в ходе выполнения первого пятилетнего плана был осуществлен переход с аграрно-

демократической на социалистическую индустриальную экономику. Это стало необходимо в силу потребности решения следующих задач:

- быстрого расширения транспортного сектора с целью повышения производительности труда, так как транспортная отрасль должна была стать ее «локомотивом»;
- обеспечения занятости в транспортном секторе и других отраслях, связанных с его обслуживанием;
- развития транспортной сферы в связи с расширением сырьевого и товарного производства.

В настоящее время активные дискуссии происходят вокруг следующих вопросов: причин индустриализации и ее ресурсов; роли больших проектов в истории России; необходимости перехода к плановой экономике. Так, О. В. Скорятин указывает на невоплотимость замыслов строительства масштабных предприятий предшествующего периода, до 1928 г. [2, с.5]. В научном исследовании М. А. Румянцева внимание обращено на закономерности и цикличность экономического развития России, с поправкой на которые можно выявить базовые параметры индустриализации первой пятилетки [3, с. 9]. В. А. Чолахян, показывая исторические и экономические причины перехода государства к плановой экономике, подчеркивает зависимость предприятий от решений органов власти, анализирует недостатки подобного положения и возрастающую зависимость общества от количественных показателей пятилетнего плана [4]. В теоретических построениях и на основе статистических материалов 1956-60-х гг. Е. Гайдар и А. Чубайс обосновывали получение материальных средств из ресурсов «изъятия хлеба из деревни по ценам ниже тех, за которые его готовы продавать крестьяне» на основе принудительной коллективизации, сравнивая этот исторический процесс со «вторым крепостным правом» [5, с.19]. Но даже у них подчеркнута историческое значение совершенного в этот период технологического прорыва. И. А. Хронова рассматривает «негативные тенденции в сельском социуме» складывающиеся в первой трети XX в. [6, с. 131]. Остановимся подробнее на основных факторах, которые сыграли ключевую роль в достижении задач первого пятилетнего плана.

#### 1. Роль транспорта в первом пятилетнем плане.

Для оформления полного представления о развитии транспортной сети для осуществления первого пятилетнего плана индустриализации, обратимся к данным «Строительной индустрии», изданной в 1937 г. В Предисловии к X т. справочника указано: «...в годы первой и второй пятилеток СССР создал мощную индустрию, строительная

техника значительно шагнула вперед, но особенно заметны сдвиги в области «промстроительства» [7].

В подразделе «Внешний заводской железнодорожный транспорт» указывалось, что количество сортировочных путей на малых и средних заводах должно быть 2-3, на крупных заводах оно определялось направлениями внутривозовских грузопотоков. Справочник перечисляет пути заводских предприятий: пути прибытия; пути для выкидки больных вагонов; сортировочные и группировочные пути; пути для подбора тормозов; пути отправления и тракционные пути. Последние обслуживают нужды заводского хозяйства. Внутривозовской транспорт перемещался по трем разновидностям путей: 1) по которым было возможно свободное перемещение поездов с примыкающих железных дорог, 2) по которым перемещались локомотивы с перемещаемыми с примыкающей железной дороги, вагонами или группы вагонов; 3) только для специального подвижного состава [7, с. 71–88].

Нужно подчеркнуть, что железным дорогам отводилась роль средства обеспечения технологического прорыва. Железнодорожная отрасль обеспечивала мобилизационную роль экономики. Протяженность железных дорог в целом, а также заводских железных дорог, примыкающих к транспортным магистралям страны неуклонно увеличивалась. Лучшее его динамику промышленного роста показывает количество существовавших к моменту выхода справочника рельсостроительных заводов: Ворошиловградский, Сормовский, Коломенский, Харьковский, Брянский.

В мобилизационном типе индустриализации железным дорогам отводилась роль аккумулятора тяжелой промышленности. В справочнике подчеркивается потребность законодательного согласования проектов железных дорог с Народным комиссариатом путей сообщения (НКПС). Модернизация распространялась на действующие железные дороги, новых автомобильные дороги и мосты. Совершенствовались дорожные покрытия. С целью улучшения свойств автомобильных дорог использовались «литой асфальт, асфальто-бетон, цементно-бетон, клинкер, торцы, брусчатка, и мозаика (при диаметре колес 200-250 мм)» [7, с. 88]. Осуществлялись проекты по строительству многих магистралей, соединяющих вновь построенные предприятия на востоке и северо-востоке страны, с созданными ранее на западе (Московско-Волжского канала, Транссибирской магистрали), однако эти дорогостоящие работы требовали притока рабочей силы. Проблемой в СССР стала мобилизация населения на работы в транспортной индустрии.

## 2. Мобилизация рабочей силы

На первом месте среди задач, с которыми столкнулось советское правительство стояла проблема дефицита кадров для строительства дорог. Мобилизационный тип развития

включал всенародное участие в больших стройках страны. Его основой была принудительная мобилизация. Ее начало было связано с постановлением ЦИК СССР и СНК СССР от 28 ноября 1928 г. «О дорожном хозяйстве и автомобильном деле в Союзе ССР»<sup>5</sup>, которое было дополнено Постановлением ВЦИК и СНК СССР «Положением о порядке привлечения населения к трудовой и транспортной повинности» от 30 июля 1928 г.<sup>6</sup>

В соответствии с названными документами органы местного самоуправления имели право привлекать жителей села к дорожным работам. С принятием второго из названных постановлений в истории СССР связывается внедрение метода «народной стройки» к объектам общественного назначения. В годы Великой Отечественной войны практика привлечения сельского населения была расширена на городское в соответствии с указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 февраля 1942 года № 160/1<sup>7</sup>. Проводя широкую кампанию в области коллективизации, правительство разрушало привычный уклад сельской жизни. Крестьяне участвовали в железнодорожном строительстве по-разному: и добровольно и на мобилизационной основе. Принуждение основывалось на лучшем материальном обеспечении рабочих по сравнению с колхозниками, возможной карьере в рядах интеллигенции и обеспечении лучших социальных условий по сравнению с жителями села [8]. Крестьяне поступали на строительство дорог, в военную службу и исполняли другие поручения администрации. Некоторая часть пошла на мобилизационные работы из-за нужды, а другая – в силу правительственного решения начала масштабного народно-хозяйственного строительства.

### 3. Механизация и технологические достижения в транспорте.

Помимо мобилизации рабочей силы, советское правительство начало действовать на другом фронте – механизации транспортной сферы. Механизация требовала высококвалифицированного труда, но слабость технологической базы не позволяла полностью облегчить труд рабочих. Для доставки рабочих использовались маневровые

---

<sup>5</sup> О дорожном хозяйстве и автомобильном деле в Союзе ССР: Постановление Центрального Исполнительного комитета СССР и Совета Народных Комиссаров СССР от 28 ноября 1928 г. // Электронный каталог законодательных актов. URL: [https://e-ecolog.ru/docs/f5xGOqWMJIdmx6Xg53iL?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F](https://e-ecolog.ru/docs/f5xGOqWMJIdmx6Xg53iL?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F) (дата обращения: 24.02.2025).

<sup>6</sup> Об изменении ст. 15 Положения о порядке привлечения населения к трудовой и транспортной повинности от 30 июля 1928 г.: Постановление Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров СССР // Электронная библиотека исторических документов. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/359677-postanovlenie-vserossiyskogo-tsentralnogo-ispolnitelnogo-komiteta-i-soveta-narodnyh-komissarov-ob-izmenenii-stati-15-polozheniya-o-poryadke-privlecheniya-naseleniya-k-trudovoy-i-transportnoy-povinnosti-30-iyulya-1928-g> (дата обращения: 24.02.2025).

<sup>7</sup> О мобилизации на период военного времени трудоспособного городского населения для работы на производстве и строительстве: Указ Президиума Верховного Совета СССР № 160/1 от 13 февраля 1942 г. // Коллекция президентской библиотеки. URL: <https://www.prlib.ru/item/1350197> (дата обращения: 24.02.2025).

мотовозы, основу которых составляли дрезины разной мощности, различные по используемому топливу: жидкотопливные, газобаллонные и газогенераторные.

В разгар привлечения народа на стройки, в 1929 г. было написано стихотворение В. Маяковского «Рассказ Хренова и Кузнецкстрое и о людях Кузнецка». Ю. Хренов рассказывал В. Маяковскому о героических усилиях рабочих при строительстве города. Его рассказ лег в основу стихотворения.

«По небу тучи бегают, Дождями сумрак сжат,

под старую телегою рабочие лежат.

И слышит шепот гордый

Вода и под, и над:

«Через четыре года здесь будет город-сад!»<sup>8</sup>

Транспортная отрасль оставалась зависимой от человеческого труда как добровольного, так и принудительного, а также механизмов, которые не могли полностью удовлетворить потребности в рабочей силе.

#### 4. Социальные и экономические последствия мобилизации рабочей силы.

Политика привлечения рабочих, осуществленная в рамках первого пятилетнего плана, имела значительные социально-экономические последствия. Мобилизация рабочей силы из аграрной сферы, использование принудительного труда создавали социальное напряжение. Трансформация социальной среды состояла в первую очередь в разрыве работников с семьями, отрыве от коренного социального слоя, вынужденном, отчасти искусственном присоединении к слою рабочих. Не у всех вчерашних колхозников были возможность и желание ассимилироваться с новой социальной средой, многое вызывало отторжение. Это приводило к внутренним противоречиям. В глобальном смысле обозначилось противостояние между городом и деревней. Объединяющим элементом для указанных противоречий было желание создания новой социальной среды, нового уклада, стремление к созидательному труду на благо Родины. Названное положение в южных регионах было еще более контрастным ввиду насильственной украинизации, проводимой в 20–30-х гг. XX в. с целью искоренения казачьих устоев, в первую очередь, в аграрном секторе [9].

#### Вывод

Транспорт играл решающую роль в обеспечении глобальных советских строек, одновременно выступая главным фактором занятости городских и сельских жителей.

<sup>8</sup> Маяковский В. Рассказ Хренова о Кузнецкстрое и о людях Кузнецка. <https://www.culture.ru/poems/21289/rasskaz-khrenova-o-kuzneckstroe-i-o-lyudyakh-kuznecka>

Политика СССР этого периода явно подчеркивала приоритет труда рабочего, пользуясь для проведения индустриализации результатами труда колхозников. Мобилизация работников из сельского хозяйства позволила частично решить проблему нехватки рабочей силы. Методы привлечения народа с помощью мобилизации показали свою эффективность, поскольку основывались на большом энтузиазме масс, что нашло дальнейшее применение в ходе работ Великой Отечественной войны. Одновременно искажалось отношение советского общества к труду колхозников. Он понимался как вспомогательный, не оцененный, не воспринимался настолько важным, как ударная работа в дорожном строительстве.

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Кржижановский Г. М. К построению перспективной пятилетки // Плановое хозяйство, 1927. № 3. С. 7-17. URL: [https://istmat.org/files/uploads/33576/planovoe\\_hozyaystvo\\_3-1927.pdf](https://istmat.org/files/uploads/33576/planovoe_hozyaystvo_3-1927.pdf) (дата обращения: 24.02.2025).
2. Скорятин О. В. Роль западных фирм в восстановлении экономики и индустриализации СССР в 1920 – 1930-е годы // Чтения памяти Евгения Петровича Сычевского. 2012. № 12. С. 156-165.
3. Румянцев М. А. Роль Больших проектов в индустриализации России: вопросы теории и истории // Новая индустриализация России: стратегические приоритеты страны и возможности Урала. Екатеринбург: УрГЭУ, 2018. С. 82 – 101.
4. Чолахян В. А. Мобилизационные механизмы вовлечения промышленных рабочих в социалистическое строительство в 1920-е гг. в Нижнем Поволжье // Проблемы российской цивилизации и методики преподавания истории : Межвуз. сборник науч. трудов. – Саратов : Наука, 2024. С. 72-92.
5. Гайдар Е., Чубайс А. Развилки новейшей истории России. М.: ОГИ, 2011. 168 с.
6. Хронова, И. А. Кризис институтов власти и собственности и трансформация традиционной правовой культуры сельского населения Кубани (1917-1922 гг.) / И. А. Хронова // Наука и школа. – 2010. – № 2. – С. 130-134.
7. Промышленная индустрия /под ред. инж. Е. Л. Штамм и проф. Л. А. Серк. – М.: ОНТИ, Главная ред. строит. лит., 1937. 927 с.
8. Темляков В. Е. Становление и развитие железнодорожного транспорта Кубани в период первых пятилеток (кадровый аспект) (октябрь 1928 - июнь 1941 гг.) : специальность 07.00.02 «Отечественная история» : дисс.... канд. ист. наук, 2020. – 257 с.



9. Баранов А. В. Украинизация в Северо-Кавказском крае РСФСР (1923–1932): замыслы, реакция сообщества, результаты // Наследие веков. 2021. № 3. С. 31-42.

#### REFERENCES (transliteration from Russian to English)

1. Krzhizhanovskij G. M. K postroeniyu perspektivnoj pyatiletki // Planovoe hozyajstvo, 1927. № 3. S. 7-17. URL: [https://istmat.org/files/uploads/33576/planovoe\\_hozyaystvo\\_3-1927.pdf](https://istmat.org/files/uploads/33576/planovoe_hozyaystvo_3-1927.pdf) (data obrashcheniya: 24.02.2025).

2. Skoryatin O. V. Rol' zapadnyh firm v vostanovlenii ekonomiki i industrializacii SSSR v 1920 – 1930-e gody // Chteniya pamyati Evgeniya Petrovicha Sychevskogo. 2012. № 12. S. 156-165.

3. Rumyansev M. A. Rol' Bol'shih proektov v industrializacii Rossii: voprosy teorii i istorii // Novaya industrializaciya Rossii: strategicheskie priority strany i vozmozhnosti Urala. Ekaterinburg: UrGEU, 2018. S. 82 – 101.

4. Cholahyan V. A. Mobilizacionnye mekhanizmy вовлечения promyshlennyh rabochih v socialisticheskoe stroitel'stvo v 1920-e gg. v Nizhnem Povolzh'e // Problemy rossijskoj civilizacii i metodiki prepodavaniya istorii : Mezhvuz. sbornik nauch. trudov. – Saratov : Nauka, 2024. S. 72-92.

5. Gajdar E., Chubajs A. Razvilki novejshej istorii Rossii. M.: OGI, 2011. 168 s.

6. Khronova, I. A. The crisis of institutions of power and property and the transformation of the traditional legal culture of the rural population of Kuban (1917-1922) / I. A. Khronova // Science and School. - 2010. – No. 2. – pp. 130-134.

7. Promyshlennaya industriya /pod red. inzh. E. L. Shtamm i prof. L. A. Serk. – M.: ONTI, Glavnaya red. stroit. lit., 1937. 927 s.

8. Temlyakov V. E. Stanovlenie i razvitie zheleznodorozhnogo transporta Kubani v period pervyh pyatiletok (kadrovyj aspekt) (oktyabr' 1928 - iyun' 1941 gg.) : special'nost' 07.00.02 «Otechestvennaya istoriya» : diss.... kand. ist. nauk, 2020. – 257 s.

9. Baranov A. V. Ukrainizaciya v Severo-Kavkazskom krae RSFSR (1923–1932): zamysly, reakciya soobshchestva, rezul'taty // Nasledie vekov. 2021. № 3. S. 31-42.

**Рецензент:** Хронова Ирина Алексеевна – доцент кафедры истории и политологии Кубанского государственного аграрного университета, кандидат исторических наук, доцент