

УДК 94(470)«1928/1938»

Темляков В. Е.¹

Гринько А. Р.²

Зиновьева Д. М.³

ПОДГОТОВКА КАДРОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В ГОДЫ ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК

Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина

Temlyakov V. E.

Grin'ko A. R.

Zinov'eva D. M.

PERSONNEL TRAINING FOR THE TRANSPORT INDUSTRY DURING THE FIRST FIVE-YEAR PLANS

Kuban State Agrarian University named after I. T. Trubilin

Аннотация: Статья представляет собой исследование системы подготовки кадров для транспортной отрасли в Советском Союзе в период первых пятилеток. Анализируются изменения в системе образования, направленные на удовлетворение потребностей быстро развивающейся экономики. Методология исследования представляет собой системный подход к процессам развития системы образования на основе трех базовых компонентов: институтов, форм и условий образования. Авторы применяли метод историзма и анализа исторических источников (документов и архивов). Внимание исследователей привлекли формы взаимодействия образовательных учреждений и производственных предприятий в рассматриваемый исторический период. Выводы авторов состоят в перспективности сложившейся системы подготовки кадров транспортной отрасли и потребности дополнительного изучения системы переподготовки, как наиболее соответствующей потребностям времени.

Ключевые слова: транспортная отрасль СССР; 1928–1932 гг.; 1933–1937 гг.; третья предвоенная пятилетка; система образования; транспортное образование; ЛИИВТ; МИИТ; инженерные кадры.

Abstract: The article is a study of the personnel training system for the transport industry in the Soviet Union during the first five-year plans. The changes in the education system aimed at

¹ Темляков Владимир Евгеньевич – доцент кафедры истории и политологии Кубанского государственного аграрного университета, кандидат исторических наук

² Студент Кубанского государственного аграрного университета

³ Студент Кубанского государственного аграрного университета

meeting the needs of a rapidly developing economy are analyzed. The research methodology is a systematic approach to the development of the educational system based on three basic components: institutions, forms and conditions of education. The authors applied the method of historicism and analysis of historical sources (documents and archives). The attention of researchers was attracted by the forms of interaction between educational institutions and industrial enterprises in the historical period under consideration.

Keywords: transport industry of the USSR; 1928-1932; 1933-1937; the third pre-war five-year plan; education system; transport education; ЛИИВТ; МИИТ; engineering personnel.

Актуальность данного исследования обусловлена тем, что эффективное функционирование транспортной системы, являющейся «кровеносной системой» экономики, напрямую зависело от качества подготовки специалистов. Исследование этого периода важно для понимания того, как была организована система образования, какие методики использовались для обучения будущих работников транспорта и в чем состояли особенности взаимодействия между учебными заведениями и производственными предприятиями.

Целью статьи является анализ механизмов подготовки кадров для транспортной отрасли в условиях первых пятилеток, а также оценка их влияния на перспективный уровень развития транспортной системы страны. Для достижения этой цели в рамках исследования ставятся несколько задач: рассмотреть изменения в образовательной системе рассматриваемого периода, проанализировать влияние государственных инициатив на качество подготовки специалистов, а также дать оценку практическому опыту учащихся, полученному ими за период обучения.

Методология исследования включает системный подход на основе метода историзма и метода анализа исторических источников (документов и архивов), относящихся к периоду первой пятилетки.

Научная новизна состоит в понимании подготовки кадров для транспортной отрасли в рассматриваемый период как центрального фактора, определившего успех социалистической экономики СССР. Выводы обогащены предположением, что к основным формам образования для полного понимания роли образования кадров дорожной отрасли следует расширить изучение системы переподготовки.

Исследовательская активность в отношении изучения темы развивалась в нескольких направлениях. Изучение велось как в отраслевом разрезе: развитие кадрового потенциала железнодорожного транспорта Е. В. Зарембой [1]; развитие отраслевой подготовки и

повышения квалификации работников водного транспорта Е. В. Храповой [2]; складывание системы подготовки профессионалов в сфере авиации В. А. Хороших [3]; подготовка специалистов нефтяной и газовой инфраструктуры – А. В. Рочева и Л. А. Максимова [4], так и с целью выявления способов подготовки военных кадров во всех отраслях и создания системы транспортных вузов, как основы развития транспортной отрасли в целом – А. В. Танцева, К. Т. Джахангирова [5].

Инициативы, направленные на подготовку кадров в начале 30-х гг. XX в. обусловлены наличием глобальной проблемы – транспортная отрасль СССР столкнулась с проблемой нехватки квалифицированных кадров. Причиной этого были высокие темпы индустриализации. Она требовала значительного увеличения числа квалифицированных специалистов. Изначально планировалось подготовить около 500 тысяч специалистов за пять лет, но в ходе подготовки, в 1931 г. стало понятно неудовлетворительность предварительных расчетов [6]. Особенно сильную потребность промышленность испытывала в сфере инженерных кадров: в 1928 году насчитывалось всего 24 тыс. инженеров и техников. Это создало необходимость организации системы подготовки кадров, в первую очередь, в сфере транспортной промышленности, так как от нее зависело обеспечение остальных отраслей: сырьем, человеческими ресурсами и своевременность выполнения пятилетних заданий. Анализ кадрового положения в этот период показывает, что транспортная отрасль испытывала острую нехватку работников ведущих профессий. Требования к специалистам увеличивались, в то время как доступная база образования оставалась неразвитой. Это было связано с различными факторами: историческим наследием, политическими и экономическими условиями, а также отчасти с пренебрежением к образованному «обслуживающему» слою интеллигенции, сложившимся в стране после революции. Необходимость быстрой подготовки кадров наталкивалась на ограниченные возможности образовательной системы, которая, несмотря на строительство учебных заведений, все еще имела устаревшие устои. Многие учебные заведения, которые готовили специалистов для транспортного сектора, лишь частично соответствовали новым стандартам. Уровень общего образования работников оставлял желать лучшего, что, в свою очередь, неизбежно сказалось на специальной подготовке [1, с. 190]. Причины текучести кадров в транспортной отрасли были разнообразными. Во-первых, рассматриваемый период предлагал работникам транспорта невысокий уровень заработной платы, условия труда были очень сложными – после Гражданской войны не вся инфраструктура оставалась восстановленной, а также в целом транспорт отставал по важнейшим показателям – капиталоемкости и безопасности условий работы от других отраслей экономики СССР.

Работники откликнулись на более привлекательные предложения в других секторах экономики. Это было связано с более быстрым и перспективным построением карьеры при условии систематического повышения квалификации в других секторах экономики – промышленного строительства и торговли. Чтобы сложить представление об условиях работы на строительстве дорог, приведем пример из романа Н. Островского «Как закалялась сталь», который написан на основе биографических событий. Кратко напомним события: в самый разгар суровых зимних вьюг бригада строителей узкоколейки, по которой надо подвезти хлеб к Киеву, ведет ситуационную, но ожесточенную борьбу с бандами. Во время одного из нападений сразу одиннадцать человек получили ранения. Это происходит на фоне эпидемии брюшного тифа, которая массово косила людей. Павел Корчагин тоже заразился тифом. Пять дней он мужественно сражался с недугом, но впоследствии заболел крупозным воспалением легких, лечить которое можно было лишь в условиях госпиталя⁴. Ясно, что только настоящие патриоты, которых не останавливали такие невыразимо тяжелые условия труда, оставались в транспортной отрасли конца 30-х гг. XX в. Текучесть кадров существенно влияла на функционирование транспортной системы. Отсутствие стабильного контингента специалистов практически неизбежно вызывало сбои в работе и снижало эффективность перевозок. В этой связи были предприняты несколько основополагающих мер, направленных на расширение и улучшение системы подготовки кадров.

Одной из ключевых мер стало расширение сети высших учебных заведений и техникумов. 1 апреля 1930 г. состоялось создание Ленинградского института инженеров водного транспорта (ЛИИВТ). Формирование института происходило на основе слияния нескольких образовательных подразделений: водного факультета Ленинградского института инженеров путей сообщения (ЛИИПС) и первого курса водного и эксплуатационного факультетов Московского института инженеров транспорта (МИИТ). Таким образом, институт был образован путем объединения существующих образовательных структур и привлечения новых студентов, что заложило основу для подготовки специалистов водного транспорта. В 1930 году в двухэтажном деревянном доме был основан Горьковский институт инженеров речного транспорта, который в настоящее время функционирует как Волжская государственная академия водного транспорта. Данное образовательное учреждение представляет собой значимый центр подготовки специалистов в области речного транспорта. Особого внимания заслуживает тот факт, что в стенах академии располагается единственный в России музей речного флота. Данное учреждение культуры

⁴ Островский Н. А. Как закалялась сталь. – М.: Молодая Гвардия, 2003 (Тип. АО Мол. гвардия). - 425 с.

представляет собой уникальную коллекцию, сохраняющую и демонстрирующую историю развития речного транспорта страны. Музей обладает неоценимым значением для изучения эволюции водного транспорта России и является важнейшим источником информации для исследователей в данной области [7]. Научно-исследовательский институт гражданского воздушного флота (НИИ ГВФ) был создан для развития и научного обеспечения авиатранспортной отрасли СССР 4 октября 1930 г. XX в. Основные направления работы института включали: проведение исследований по важным вопросам развития воздушного транспорта; испытание новых воздушных судов; внедрение современных самолетов на авиалинии, что было невозможно без подготовки передовых инженерных кадров отрасли.

Открытие вузов транспортной отрасли было первым шагом к формированию квалифицированной кадровой основы отрасли. Продолжением развития системы подготовки кадров был курс на сближение теоретических и практических знаний. В 1931 г. было принято решение об открытии учебных баз на производстве, что означало переход от традиционных стационарных учебных площадок к более динамичным учебным цехам на предприятиях. Это позволило создать условия для быстрой и эффективной подготовки, интегрировав образовательный процесс с производством. Студенты могли получить практический опыт, работая с современным оборудованием прямо в условиях производственной среды, что сократило разрыв между теорией и практикой [8]. Организация рабочих факультетов, или рабфаков, также сыграла важную роль в системе подготовки работников. Третье изменение, направленное на внедрение революционных перемен в транспортное образование, выразилось в переходе от дневных занятий к вечерним, работающие граждане могли посещать занятия без отрыва от выполнения трудовых функций. Рабфак стал доступным для более широкой аудитории, включая людей, которые по разным причинам не смогли получить образование в более ранние годы.

Однако подготовка кадров не ограничивалась только высшим и средним специальным образованием. Система образования была дополнена курсами повышения квалификации, в том числе, для мастеров социалистического труда: при техникумах и технических школах. Эти программы обеспечивали возможность улучшать свои навыки и обеспечивать будущий карьерный рост, способствуя складыванию системы ответственных и компетентных специалистов на всех уровнях [9].

Развитие кружков и курсов для рабочих, которые обучались без отрыва от производства, представляет собой еще одну важную инициативу.

Эти кружки дали возможность трудящимся развивать личные и профессиональные навыки в программах, которые были адаптированы под их рабочие графики и требования

[10, с. 11]. Такой подход не только способствовал увеличению уровня образованности работников, но и помогал создавать общность среди сотрудников, что в свою очередь способствовало укреплению духа сотрудничества и коллективизма в производственной среде [11, л. 37–39].

Вывод:

Подготовка кадров для транспортной отрасли в годы первых пятилеток стала центральным фактором, определившим успех социалистической экономики СССР, в первую очередь в перспективе грядущей Великой Отечественной войны. Сложившаяся система образования и повышения квалификации способствовала формированию высококвалифицированного трудового контингента и созданию необходимых предпосылок для масштабного развития промышленности и инфраструктуры страны. В условиях стремительной индустриализации и глобальных вызовов времени транспорт был не просто вспомогательной отраслью, а важнейшим элементом, связывающим различные сферы экономики. Кадровая политика, направленная на подготовку специалистов, позволила обеспечить стабильное функционирование транспортной системы, что, в свою очередь, способствовало улучшению логистики, увеличению производительности и тесной интеграции всех отраслей. Благодаря труду квалифицированных рабочих и инженеров удалось оптимизировать процессы, создать новые технологии и внедрить их в работу, что обеспечивало необходимую динамику и рост всей экономики.

Перспективы изучения рассматриваемой темы связаны с изучением системы переподготовки в транспортной отрасли. Поскольку, представляется, что это более ускоренный метод обучения с учетом смежной сферы деятельности, не требующий больших государственных вложений. Логично предположить, что он развивался высокими темпами, но, этот опыт применительно к транспортной сфере изучен недостаточно.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Заремба Е. В. Кадровый потенциал железнодорожного транспорта в 1930-1940-е гг. // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2010. – Иркутск : Байкальский государственный университет экономики и права, 2010. – С. 267-268.
2. Храпова Е. В. Подготовка и повышение квалификации кадров внутреннего водного транспорта / Е. В. Храпова // Образование через всю жизнь. Проблемы образования взрослых в Западно-Сибирском регионе : Материалы межрегиональной научно-практической конференции, Омск, 06–07 ноября 2014 года / Полиграфический центр КАН. – Омск: ООО "Полиграфический центр КАН", 2014. – С. 151-157.

3. Хороших В. А., Хороших В. А. Зарождение и формирование системы подготовки кадров гражданского воздушного флота в отечественной истории (1887-1964 гг.) : монография – Курск : Курский гос. ун-т, 2012. – 316 с. – ISBN 978-5-904185-07-8.

4. Рочева А. В., Максимова Л. А. Подготовка кадров для нефтегазовой отрасли в профтехникуме Ухтпечлага в начале 1930-х гг. // Исторические аспекты освоения Европейского Северо-Востока (исследования, источники, историография): сб. статей, Сыктывкар, 17–18 октября 2018 года. – Сыктывкар: Коми республиканская академия государственной службы и управления, 2018. – С. 127-131.

5. Танцева А. В., Джахангирова К. Т. К истории транспортного образования России: Московский институт инженеров транспорта в 1930-е гг. (по материалам газеты «Сталинец») // Высшее образование на Северном Кавказе: история и современность : Сборник материалов Международной научно-практической конференции, Ставрополь, 20–22 сентября 2022 года. – Ставрополь: Северо-Кавказский федеральный университет, 2023. – С. 246-250.

6. Народное хозяйство СССР. Статистический сборник. М.: Госстатиздат, 1955. 263 с.

7. Логинова, М. В. Методологический аспект проблемы сохранения наследия // Наследие веков. 2019. № 4 (20). С. 14-18. DOI 10.36343/SB.2019.20.4.001.

8. Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф.4372. Оп.26. Д.1080. Л.11, 12.

9. Кирсанов Р. С., Камардин И. Н. Социалистическое соревнование на промышленных предприятиях Среднего Поволжья в годы первой пятилетки // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2016. № 8 (70). С. 99-101.

10. Средне-Волжский край. Плановая комиссия. Контрольные цифры народного хозяйства и социально-культурного строительства Средне-Волжского края = Контрольные цифры Средне-Волжского края. 1929/30 г. – Самара: Типография № 1 им. т. Мяги «Полиграфтреста», 1930, 357 с.

11. Российский государственный архив экономики. Ф.4372. Оп.27. Д.87. Л.37-39.

REFERENCES (transliteration from Russian to English)

1. Zarembo E. V. Personnel potential of railway transport in the 1930s and 1940s // Irkutsk Historical and Economic Yearbook: 2010. – Irkutsk : Baikal State University of Economics and Law, 2010. – pp. 267-268.

2. Khrapova E. V. Training and advanced training of inland waterway transport personnel / E. V. Khrapova // Lifelong learning. Problems of adult education in the West Siberian region : Proceedings of the interregional scientific and practical conference, Omsk, November 06-07, 2014 / Polygraphic Center of KAN. - Omsk: LLC Polygraphic Center of KAN, 2014. – pp. 151-157.

3. Good V. A., Good V. A. The origin and formation of the civil aviation personnel training system in Russian history (1887-1964) : monograph – Kursk : Kursk State University, 2012. 316 p. – ISBN 978-5-904185-07-8.

4. Rocheva A.V., Maksimova L. A. Personnel training for the oil and gas industry at the Ukhtpechlag Vocational College in the early 1930s // Historical aspects of the development of the European Northeast (research, sources, historiography): Collection of articles, Syktyvkar, October 17-18, 2018. Syktyvkar: Komi Republican Academy of Public Administration and Management, 2018, pp. 127-131.

5. Tancevova A. V., Dzhahangirova K. T. K istorii transportnogo obrazovaniya Rossii: Moskovskij institut inzhenerov transporta v 1930-e gg. (po materialam gazety «Stalinec») // Vysshee obrazovanie na Severnom Kavkaze: istoriya i sovremennost', Stavropol', 20–22 of September 2022. – Stavropol': Severo-Kavkazskij federal'nyj universitet, 2023. – S. 246-250.

6. Narodnoe hozyajstvo SSSR. Statisticheskij sbornik. M.: Gosstatizdat, 1955. 263 s.

7. Loginova, M. V. Metodologicheskij aspekt problemy sohraneniya naslediya // Nasledie vekov. 2019. № 4 (20). Pp. 14-18. DOI 10.36343/SB.2019.20.4.001.

8. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv ekonomiki (dalee – RGAE). F.4372. Op.26. D.1080. L.11, 12.

9. Kirsanov R. S., Kamardin I. N. Socialisticheskoe sorevnovanie na promyshlennyh predpriyatiyah Srednego Povolzh'ya v gody pervoj pyatiletki // Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki. 2016. № 8 (70). S. 99-101.

10. Sredne-Volzhskij kraj. Planovaya komissiya. Kontrol'nye cifry narodnogo hozyajstva i social'no-kul'turnogo stroitel'stva Sredne-Volzhskogo kraya = Kontrol'nye cifry Sredne-Volzhskogo kraya. 1929/30 g. – Samara: Tipografiya № 1 im. t. Myagi «Poligrafrest», 1930, 357 s.

11. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv ekonomiki. F.4372. Op.27. D.87. L.37-39.

Рецензент: Хронова Ирина Алексеевна - кандидат исторических наук, доцент ФГБОУ ВО Кубанский государственный аграрный университет, кафедра истории и политологии