

УДК 94(47157) «1917/1991»
DOI: 10.17223/19988613/63/4

И.П. Климов

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА ПО ПОВЫШЕНИЮ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА НА ТРАНСПОРТЕ (1926–1940 гг.)

На основе теории модернизации и принципа научной объективности в статье анализируется исторический опыт советского государства по повышению производительности труда в транспортной сфере в 1926–1940 гг., когда осуществлялся курс на индустриализацию страны. Впервые в исторической литературе предпринимается попытка показать как позитивные, так и негативные его стороны. Излагается гипотеза автора о возможности использования некоторых аспектов советского опыта в современной России.

Ключевые слова: исторический опыт; Советское государство; транспорт; производительность труда.

Повышение производительности труда – приоритетное направление развития современной рыночной экономики. Россия, являясь несомненным лидером среди стран СНГ, по данному показателю существенно отстает от развитых стран Запада, а также ряда восточноазиатских государств. В связи с этим встают задачи, связанные с поиском путей повышения эффективности производства, адекватные требованиям XXI в. В процессе их решения возникает немало расхождений по теоретическим и практическим вопросам, в частности о возможности применения исторического опыта прошлых лет. Исследователи О.Н. Богатырева, И.И. Глотова отмечают, что большинство российских производителей чаще всего изучают зарубежный опыт, ссылаясь на его недостаточность у отечественных фирм [1. С. 66–67]. На наш взгляд, это происходит ввиду слабой освещенности исторического опыта в опубликованной литературе.

Советская индустриализация 1920–1930 гг., несмотря на ее противоречивость, непоследовательность и формационную направленность (она являлась одним из звеньев в строительстве социализма), представляет неординарный пример поиска оптимальных алгоритмов решения проблемы повышения производительности труда в сложной международной обстановке политической изоляции СССР, что в определенной мере симметрично сложившемуся геополитическому положению России в наши дни. Актуальность темы определяется также тем, что в 1990-е гг. после распада СССР производительный потенциал страны существенно сократился, многие базовые промышленные предприятия были необоснованно ликвидированы либо оказались на территории сопредельных государств, вследствие чего произошла фактически деиндустриализация и в настоящее время в интересах импортозамещения ставится вопрос о «новой индустриализации без революций».

Представляется, что реконструкция исторического опыта Советского государства возможна в рамках теории модернизации, сторонники которой в качестве самостоятельного этапа российской модернизации выделяют индустриализацию 1930–1940 гг. [2]. Специальные научные исследования исторического ре-

курса на данную тему пока отсутствуют, можно назвать лишь несколько работ, написанных экономистами [3–4]. Эмпирическую базу статьи составили нормативные документы партийных, государственных органов, архивные и статистические материалы. Отметим, что в сложившейся в СССР партийно-государственной системе решения партийных органов фактически приравнивались к актам органов государственной власти, нередко принимались совместные партийно-государственные постановления, поэтому мы рассматриваем резолюции правящей коммунистической партии и документы государственных структур как идентичные.

Ретроспективный анализ нормативных актов показывает, что большевики, пришедшие к власти в октябре 1917 г., провозгласив Россию Республикой труда, пытались без промедления поставить проблемы организации труда в центр политики новой власти. В работе «Великий почин» основатель Советского государства В.И. Ленин писал: «Производительность труда – это, в последнем счете, самое важное, самое главное для победы нового общественного строя» [5]. Однако приступить к осуществлению данного замысла в годы Гражданской войны и послевоенной разрухи оказалось невозможно. Лишь с провозглашением в декабре 1925 г. XIV съездом ВКП (б) курса на индустриализацию страны начали предприниматься определенные усилия для его практической реализации. Отправной точкой стало Постановление ЦИК СССР 27 февраля 1927 г. «О состоянии транспорта и перспективах его развития» [6. С. 203], где производительность труда была названа как составная часть рационализации транспортной сферы. Достичь каких-либо заметных результатов в процессе рационализации до принятия первого пятилетнего плана не удалось. Сказалась незавершенность восстановительных работ на ряде железных дорог и почти во всех речных пароходствах, а также присущая советскому периоду «болезнь»: декларативный характер принимаемых решений, которые зачастую не сопровождались разработкой механизма их практического выполнения.

В 1926–1928 гг. основное внимание обращалось на поиск средств на текущее содержание транспортных служб [7. С. 41].

В первоначальном варианте первого пятилетнего плана приоритет отдавался экстенсивным методам ведения транспортного хозяйства: намечалось увеличить капиталовложения и обеспечить количественный прирост рабочей силы. В соответствии с резолюцией XVI партийной конференции «О пятилетнем плане развития народного хозяйства» предусматривалось довести к 1933 г. объем капитальных вложений в транспорт до 10 млрд руб., что превышало предыдущее пятилетие в 3 раза [Там же. С. 201].

Ситуация резко изменилась в 1930-е гг., когда политическое руководство страны перешло к форсированной индустриализации с расчетом в ближайшие 10–15 лет догнать и перегнать по уровню промышленного производства наиболее развитые страны мира. Исходя из данной стратегической установки, первый пятилетний план неоднократно пересматривался в сторону увеличения производственных показателей. В сложившейся экономической ситуации транспорт стал существенно отставать от бурно развивающейся промышленности и превратился в «узкое место» народного хозяйства. Становилось очевидным, что применение

лишь экстенсивных факторов не может дать необходимого эффекта.

Июньский (1931 г.) Пленум ЦК ВКП(б) стал поворотным рубежом во внедрении интенсивных методов хозяйствования в транспортную сферу. Определяющее место в них отводилось производительности труда [7. С. 531–544]. В годовые и пятилетние планы стали закладываться конкретные задания по росту производительности труда применительно ко всем видам транспортной инфраструктуры. Так, XVII съезд ВКП(б) установил следующие контрольные цифры на вторую пятилетку: на железнодорожном транспорте она должна была увеличиться на 43%, водном – на 86% при снижении себестоимости перевозок на транспорте в целом, включая автомобильный, на 40% [8. С. 139]. Третьим пятилетним планом намечалось повысить производительность труда на железных дорогах на 32%, в речных бассейнах – на 38% [8. С. 351].

В разработке мероприятий по повышению производительности труда и их реализации участвовали партийные, государственные и ведомственные органы различных уровней (партийные съезды, съезды советов, ЦК ВКП(б), СНК и Госплан СССР, Наркомат путей сообщения, Наркомат водного транспорта, местные органы власти и управления, политотделы железнодорожного и водного транспорта) (таблица).

Наиболее важные решения и постановления, затрагивающие проблемы производительности труда на транспорте

Дата	Название нормативного акта
26.04.1927 г.	Постановление IV съезда Советов СССР «О состоянии и перспективах развития промышленности Союза СССР»
11–15.07.1931 г.	Резолюция пленума ЦК ВКП(б) «Железнодорожный транспорт и его очередные задачи»
01.1931 г.	Резолюция 7-й краевой партийной конференции Западно-Сибирского края о работе Омской и Томской железных дорог
10.1933 г.	Постановление СНК СССР «О работе Пермской (ныне Свердловской) железной дороги»
03.06.1933 г.	Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О работе железнодорожного транспорта»
26.01–10.02.1934 г.	Резолюция XVII съезда ВКП(б) «О втором пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР (1933–1937 гг.)»
05.10.1934 г.	Постановление СНК СССР «О мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства»
21–25.12.1935 г.	Резолюция пленума ЦК ВКП(б) «Вопросы промышленности и транспорта в связи со стахановским движением»
15–20.02.1941 г.	Резолюция XVIII конференции ВКП(б) «О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта»

Источники: Съезды советов в документах. 1917–1936. М.: Госюриздат, 1960. С. 125; КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. М., 1970. Т. 4. С. 531–544; Т. 5. С. 112–117, 137–139, 231–243, 460–471; Советская Сибирь. 1932. 22, 27 января; Железнодорожный транспорт СССР в документах коммунистической партии и советского правительства (1917–1957). М., 1957. С. 285–287.

Изучение разработанных мероприятий, принятых решений и постановлений позволяет выделить стержневые пути повышения производительности труда на транспорте в рассматриваемый период: а) модернизация его материально-технической базы; б) реформирование аппарата управления, совершенствование организации труда; в) перестройка кадровой политики.

В модернизации материально-технической базы фактором первостепенной важности была признана коренная техническая реконструкция железнодорожного и водного транспорта. На железных дорогах она проводилась по следующим направлениям: укрупнение перевозочных средств на ведущих транспортных магистралях страны, превращение их в сверхмагистрали с переводом на электрическую тягу, введение мощного подвижного состава (паровозов новой модификации, электровозов, тепловозов, большегрузных 50–60-тонных вагонов); внедрение автосцепки и автоблокировки; реконструкция верхнего строения пути; механи-

зация погрузо разгрузочных работ; строительство вторых путей; переоборудование железнодорожных узлов и станций. На речном транспорте в программу реконструктивных работ входили: обновление и переоснащение флота; строительство новых и переоборудование действующих портов и пристаней; дноуглубительные и очистные работы в руслах рек; освоение малых рек; совершенствование водно-транспортной связи [9].

В ходе выполнения намеченной программы за годы довоенных пятилеток в СССР было электрифицировано 1,9 тыс. км железных дорог, оборудовано автоблокировкой и диспетчерской централизацией 8,5 тыс. км путей. Удельный вес двухпутных и многопутных линий составил 27% от общей длины железнодорожных путей [10. С. 24–25]. Обновление локомотивного и вагонного парков в 1933–1937 гг. выразилось в поставках железнодорожному транспорту 2 тыс. паровозов нового поколения, 145 электровозов, 30 тепловозов, 258,6 тыс. большегрузных вагонов [11. С. 394–395].

Общая мощность новых самоходных пассажирских и грузовых судов, пополнивших речной флот в третьей пятилетке, составила 100 тыс. л. с. К 1941 г. паровозный парк СССР по среднему возрасту стал самым молодым в мире. Доля наиболее совершенных грузовых паровозов серий ФД, СО, Э и пассажирских – И и СУ, в общем парке локомотивов превысила 2/3. Погрузо-разгрузочные работы на подъездных путях промышленных предприятий были механизированы на 45% [12. С. 77].

Рост потребностей народного хозяйства, подчеркивалось во втором пятилетнем плане, не мог быть удовлетворен без нового транспортного строительства, без «строительства большой группы новых железнодорожных и водных путей, связывающих новые промышленные центры с общей транспортной сетью Союза» [8. С. 145]. Значительный размах оно приобрело на Урале и в Западной Сибири, где создавалась вторая угольно-металлургическая база страны. Там были построены железнодорожные линии Троицк – Орск, Карталы – Магнитная, Свердловск – Курган, Яр – Фосфоритная, Уфа – Ишимбай [13], Ленинск – Новосибирск, Кольчугино – Новосибирск [14. С. 242]. Также предусматривалось ускорить процесс внедрения в транспортную систему новых видов транспорта (автомобильного и воздушного). Определенные шаги по их становлению предпринимались еще в царской России, но организация регулярного движения по автомобильным и воздушным трассам приходится на годы первых пятилеток. К началу Великой Отечественной войны автомобильный транспорт по темпам увеличения объемов грузоперевозок превзошел не только речные пароходства, но и железные дороги. Часть перевозок почты и пассажиров взял на себя Аэрофлот.

Укреплению материально-технической базы транспорта способствовало использование достижений академической и транспортной науки. Конкретные проблемы транспортной логистики рассматривались Академией наук СССР, проводились ее выездные заседания в Новосибирске и Свердловске. При АН СССР на постоянной основе действовала транспортная комиссия. Развертывается сеть научно-исследовательских институтов (НИИ железнодорожного транспорта, НИИ водного транспорта, ЦНИИ железнодорожного строительства и др.). На железных дорогах и в речных пароходствах на общественных началах работали научно-технические общества рационализаторов и изобретателей, входивших в структуру ВОИЗ (Всесоюзного общества изобретателей). В 1936 г. в члены ВОИЗ вступило 1 117 речников Камы, в том числе рабочих – 753, ИТР – 424, ударников – 857, стахановцев – 191. За первое полугодие календарного года члены общества внесли 236 рационализаторских предложений, из них 120 было реализовано, организовали 110 коллективных и индивидуальных консультаций по техническим вопросам. Дорожное научно-техническое общество Свердловской железной дороги участвовало в раз-

работке актуальной темы «Организация эксплуатационной работы и реконструкция железной дороги [15].

Следует особо подчеркнуть, что в решениях и постановлениях коммунистической партии и советского правительства настоятельно рекомендовалось использовать опыт капиталистических стран, «форсировать перевод лучших технических книг и статей, выходящих в Европе и Америке» [7. С. 234, 443]. В проектировании и строительстве новых железнодорожных линий иностранные специалисты принимали непосредственное участие. В советской исторической литературе об этом предпочитали не говорить.

В целом в модернизации материально-технической базы транспорта в 1930-е гг. (несмотря на то, что не все плановые задания получили практическую реализацию) были достигнуты впечатляющие результаты, которые ветераны-железнодорожники назвали первой научно-технической революцией на транспорте СССР [16. С. 61].

Важным звеном государственной политики по повышению эффективности функционирования транспортного конвейера стало реформирование аппарата управления и совершенствование организации труда. Учитывая, что сюжет о реформировании аппарата управления нами был подробно освещен в другой работе [17. С. 38–43], мы остановимся лишь на принципиальных положениях.

Деятельность Советского государства в данной сфере носила неоднозначный характер. В первые годы индустриализации, пока государство придерживалось стратегии «органичной индустриализации», в основу которой была положена идея сбалансированного подхода к развитию экономики, и продолжали действовать некоторые нэповские рычаги хозяйствования (применение хозрасчета, возможность проявить самостоятельность и инициативу), руководители транспортных служб внесли немало предложений, направленных на рационализацию оперативных функций управления. Так, по предложению начальника Свердловской железной дороги А.И. Емшанова на Урале в экспериментальном порядке было организовано управление транспортными службами по образцу германской децернации, которая предусматривала выделение отдельных функций железных дорог в «децернаты» во главе с децернантом. Затем прошла апробация так называемой ленточной системы управления, согласно которой дорога подразделялась на самостоятельные в техническом и административном отношении участки, ставшие позднее отделениями железной дороги [19]. В дальнейшем, после того как одержал победу другой стратегический вариант индустриальных преобразований, в основу которого была положена идея форсированного рывка, в системе управления транспортным хозяйством стали все больше утверждаться административно-командные методы, заменившие экономические. Осуществляется организационная перестройка управления, усилившая тенденцию к его централизации, что проти-

воречило организации работы транспорта в территориальном разрезе, ибо на местах стали формироваться крупные хозяйственные комплексы, требовавшие местного инфраструктурного обеспечения. С приходом на пост наркома путей сообщения Л.М. Кагановича стал формироваться «кагановичский» стиль руководства: администрирование, императивность, издание бесчисленного количества приказов, использование популистской демагогии.

Вместе с тем административно-командная система не могла игнорировать необходимость совершенствования организации труда, без чего не могла расти производительность работы транспортного конвейера. Большое внимание было уделено улучшению работы железных дорог, имевших важное народно-хозяйственное значение (Донецкой, Курской, Свердловской, Томской и др.), а также отдельных отраслей железнодорожного транспорта (путевого хозяйства, паровозных, вагонных депо). Были изменены организационные формы использования автомобильного транспорта. Для обслуживания перевозок местного значения при исполкомах местных Советов были образованы автогужевые тресты. В третьей пятилетке в крупных городах и промышленных центрах в опытный порядок стали создаваться автотранспортные объединения, осуществлявшие как специализированные перевозки, так и операции комбинированного типа.

Предпринимались меры по преодолению недооценки роли водного транспорта в грузовых перевозках (грузы слабо привлекались к перевозке речным флотом, были велики простои судов). В 1931 г. НКПС был разукрупнен. Из него выделился Наркомвод (Наркомат водного транспорта). В его ведение были переданы все речные пароходства. 5 мая 1934 г. Совет народных комиссаров и ЦК ВКП(б) приняли Постановление «О планировании перевозок и улучшении работы водного транспорта» [18. С. 147]. Им предписывалось организовать при народном комиссаре водного транспорта и начальниках речных пароходств постоянные совещания по перевозкам с участием представителей клиентуры, проводить единую техническую политику в деле улучшения условий судоходства, предполагалось упорядочить планирование перевозок.

Проблемы упорядочения планирования речных перевозок рассматривались комплексно с другими видами транспорта, о чем свидетельствует принятие в том же году Постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О планировании перевозок и улучшении работы местных органов Народного комиссариата путей сообщения» [6. С. 294–299]. В соответствии с его предписаниями была ликвидирована многоступенчатость в структуре органов, занимавшихся планированием перевозок. Грузы, подлежащие перевозкам, разделялись на две категории: к первой категории относились грузы общегосударственного значения, план их перевозок составлялся НКПС и должен был утверждаться Советом труда и обороны (СТО); ко второй категории отно-

сились грузы местного значения, их перевозки планировались начальниками дорог.

Во второй и третьей пятилетках на всех видах транспорта был изменен порядок нормирования труда. Устранялась чрезмерная дробность норм выработки и расценок, вводилась сдельно-прогрессивная оплата труда, устанавливались более высокие ставки заработной платы рабочим и ИТР, занятым в основных транспортных службах. Так, среднемесячный заработок работников Свердловской железной дороги в 1939 г. почти в 6 раз превысил уровень 1929 г. [19]

Декабрьский пленум ЦК ВКП(б) 1935 г. предложил в организации труда в промышленности и на транспорте шире пропагандировать опыт передовиков производства. В качестве ключевого компонента в его пространстве рассматривалось социалистическое соревнование [8. С. 231–232], которое разворачивалось в различных формах: ударничество, соревнование по профессиям, изотовское движение и т.д. Его высшим этапом стало, стахановское движение, часто именовавшееся на железных дорогах кривоносовским – по фамилии инициатора движения машиниста депо Славянска Донецкой дороги Петра Кривоноса, на речном транспорте – чадаевским – по фамилии капитана волжского парохода «Степан Разин» Николая Чадаева. Несмотря на излишнюю заорганизованность и увлечение отдельными рекордами стахановское движение тесно увязывалось с проблемами технической реконструкции, освоением новой техники, способствовало улучшению эксплуатационных показателей транспортных служб. Сочетая высокий профессионализм с целеустремленностью и энергией, рационально используя мощности транспортной техники, ломая прежние привычки и нормы, кривоносовцы и чадаевцы добивались ее высокопроизводительного использования. В значительной степени благодаря стахановскому движению в 1935 г. железнодорожный транспорт страны впервые выполнил годовой план перевозок.

Стержневой основой внедрения интенсивных методов хозяйствования стал человеческий фактор. При всем негативном восприятии тоталитарной политической системы можно констатировать актуальность лозунга, сформулированного руководителями ВКП(б) и СНК СССР, «Кадры решают все», ставшего дополнением лозунга «Техника в период реконструкции решает все». Он был направлен на решение кадровой проблемы, которая оставалась напряженной на всех этапах индустриализации. Для ее урегулирования государство использовало в основном те же способы, которые применялись в промышленности: пополнение контингента рабочей силы путем ее вербовки в сельской местности; мобилизация ИТР из других отраслей экономики; ускоренная переквалификация нового пополнения; стремление улучшить материально-бытовое положение транспортников [20. С. 157]. Специфической особенностью транспорта являлось постоянное внимание партийно-государственных органов к трудовой дисципли-

плине рабочих и служащих. Это определялось не только тем, что транспорт являлся территорией повышенной опасности, но и высоким уровнем аварийности вследствие резко возросшей нагрузки на транспортные магистрали, неравномерностью проводимых реконструктивных работ и императивными требованиями властных структур во что бы то ни стало повысить провозоспособность путей сообщения. Для поднятия квалификации и лучшего подбора кадров создавались специальные аттестационно-испытательные комиссии, осуществлявшие контроль за приемом на работу нового персонала и следившие за повышением его квалификации.

Серьезным тормозом в решении кадровой проблемы стали массовые политические репрессии. Только за 1937 г. и два месяца 1938 г. на Свердловской железной дороге было репрессировано 2,5 тыс. человек, что составило около 6% от контингента рабочей силы [21]. Как свидетельствуют проведенные нами подсчеты по Уралу, несмотря на то что численность рабочих и служащих на всех видах транспорта региона в 1940 г. превысила уровень 1917 г. в 5,8 раза, кадровая проблема в полной мере не была решена. Обеспеченность инженерами и техниками не превышала 50%. Их должности замещались практиками [22].

Какие конкретные результаты по повышению производительности труда были достигнуты на транспорте в период реализации курса на индустриализацию страны?

В годы первой пятилетки соотношение между интенсивными и экстенсивными факторами роста в процентах можно определить, как 5 к 95, и лишь среди работников, занятых непосредственно на перевозках, уровень производительности труда был несколько выше. Во второй пятилетке, когда наблюдался ее максимальный рост (на железнодорожном транспорте он составил 49% [11. С. 421]), соотношение между интенсивными и экстенсивными факторами изменилось в пользу первых [23. С. 17].

В значительной мере повышение производительности труда произошло за счет модернизации и лучшего использования технических средств транспорта. Коммерческая и техническая скорость грузового поезда за 1933–1937 гг. на железных дорогах СССР увеличилась на 37%, среднесуточный пробег паровоза – на 50%, среднесуточный пробег товарного вагона вырос с 97,3 до 139,8 км, выработка на одного работника, занятого на перевозках, возросла с 240 до 357 т/км [24. С. 103, 109]. Электрификация трудных по профилю и особо напряженных участков Свердловской, Приднепровской, Томской и Закавказской железных дорог позволила увеличить их провозоспособность в 2–3 раза [10. С. 25]. По темпам роста производительности труда железнодорожный транспорт многократно обгонял речной, где ее увеличение в 1933–1937 гг. произошло на 9%. В документальных источниках и статистических сборниках отсутствуют сведения о производительности труда на автомобильном и воздушном транспорте, но в научной литературе отмечается ее нарастающая динамика [11. С. 412, 421–423].

В то же время использование принципа научной объективности показывает, что рост производительности труда происходил при сохранении низкой рентабельности и высокой себестоимости перевозок, турбулентности во временном исчислении. В годы третьей пятилетки, когда транспорт работал в особых условиях (вхождение в СССР новых территорий, начало Второй мировой войны, увеличение расходов на оборону), темпы роста производительности труда на железнодорожном транспорте замедлились до 3,1% в год. То же наблюдалось и на речном транспорте [12. С. 78].

Успехи, достигнутые в росте производительности труда, в совокупности с экстенсивными факторами развития предопределяли крупномасштабное увеличение объемов перевозочной работы по транспортным магистралям страны. В 1940 г. в РСФСР всеми видами транспорта было перевезено грузов больше, чем в 1928 г., в 7,5 раза, а грузооборот увеличился в 4,1 раза [25. С. 40]. По таким показателям, как маршрутизация грузоперевозок, грузонапряженность, электрификация, протяженность железнодорожных линий, производство грузовых автомобилей СССР вышел на ведущие позиции в мире [26. С. 19, 25, 35].

Таким образом, в годы индустриализации, несмотря на сложную экономическую и политическую обстановку, сформировавшийся тоталитарный политический режим, были сделаны заметные шаги в повышении производительности труда как одного из определяющих показателей эффективности транспортного хозяйства. Наряду с применением экстенсивных факторов в транспортную сферу целенаправленно внедрялись интенсивные методы его развития. Был приобретен определенный исторический опыт, при оценке которого с высоты сегодняшнего дня можно выделить как позитивные, так и негативные стороны. К позитивным его аспектам, которые с соответствующей корректировкой, на наш взгляд, могут использоваться в современной России, относятся: 1) устойчивая тенденция государственной политики к переводу транспорта на интенсивные методы хозяйствования, разработка и принятие соответствующих нормативных актов; 2) коренное техническое перевооружение основных транспортных служб; 3) реформирование управленческого аппарата с учетом складывающейся экономической конъюнктуры; 4) широкая пропаганда передового опыта в СМИ, на конференциях, собраниях, съездах и слетах транспортников; 5) активное вовлечение в данный процесс, наряду с государственными органами, общественных организаций и объединений (профсоюзных, молодежных, инженерно-технических, рационализаторов и изобретателей и т.д.); 6) стремление повысить удельный вес водного транспорта как самой низкой по себестоимости транспортной отрасли, внимание к которой в настоящее время необоснованно упало; 7) развитие широкой сети транспортных НИИ и призыв к максимальному использованию достижений отечественной и зарубежной науки и техники; 8) применение планиро-

вания в определении перспектив развития экономики, за возрождение которого в настоящее время высказывается немало ученых и экономистов.

Конечно, речь не может идти о преувеличении значимости советского опыта, тем более о его копировании, ибо в нем было и много негативного (свертывание хозяйства, фактическое вытеснение частной собственности и других рыночных механизмов, действовавших в период НЭПа; доминантная роль правящей партии и принижение

значения государственных структур; аномальное принятие совместных партийно-государственных решений; создание политотделов как чрезвычайных партийно-государственных органов; утверждение административно-командных методов управления, навязывание приказного «кагановичского» стиля руководства; применение массовых репрессий). Но и негативный опыт может быть полезен для извлечения уроков в решении актуальных задач сегодняшнего дня.

ЛИТЕРАТУРА

1. Богатырева О.А., Глотова И.И. Пути повышения производительности труда. URL: <http://e-koncept.ru201618617.htm>
2. Алексеев В.В., Алексеева Е.В. Распад СССР в контексте теорий модернизации и имперской эволюции // Отечественная история. 2003. № 5. 2003. С. 5–11.
3. Абрамов А.П., Опарин Е.П. Производительность труда на железнодорожном транспорте и пути ее повышения. М. : Транспорт, 1970. 48 с.
4. Опарин Е.П. Производительность труда на железнодорожном транспорте. М. : Транспорт, 1973. 72 с.
5. Ленин В.И. Полн. собр. соч. Т. 39. С. 21.
6. Железнодорожный транспорт СССР в документах коммунистической партии и советского правительства (1917–1957). М. : Трансжелездориздат, 1957. 383 с.
7. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 8-е изд. М. : Политиздат, 1970. Т. 4. 583 с.
8. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. М. : Политиздат, 1971. Т. 5. 479 с.
9. Пятилетний план народнохозяйственного строительства СССР. М. : Плановое хозяйство, 1930. Т. 2, ч. 1. С. 455.
10. Шипко Н.Н. Железнодорожный транспорт — одна из главнейших баз экономики страны. Новосибирск : НИИЖТ, 1971. 48 с.
11. История социалистической экономики СССР. М. : Наука, 1978. Т. 4. 520 с.
12. История социалистической экономики СССР. М. : Наука, 1978. Т. 5. 566 с.
13. Государственный архив Свердловской области (далее — ГАСО). Ф. Р-65. Оп. 3. Д. 1465. Л. 12–13.
14. Матушкин П.Г. Урало-Кузбасс. Челябинск : Южн.-Урал. кн. изд-во, 1966. 423 с.
15. Российский государственный архив экономики. Ф. 1884. Оп. 42. Д. 516. Л. 4, 23–29 об.
16. Железнодорожный транспорт. XX век. М. : Железнодорожное дело, 2001. 188 с.
17. Климов И.П. Исторический опыт по реформированию управления транспортом в 1920–1930-е гг. и его значение для разработки современных транспортных проектов (на материалах Урала) // Совершенствование публичного управления в сфере реализации приоритетных национальных проектов. Тюмень : Изд-во ТюмГУ, 2008. 332 с.
18. Речной транспорт в директивах коммунистической партии, законодательных актах и постановлениях советского правительства (1918–1959). М. : Речной транспорт, 1959. 230 с.
19. ГАСО. Ф. Р-65. Оп. 3. Д. 625. Л. 52–53.
20. Народное хозяйство Свердловской области : стат. сб. Свердловск : Госстатиздат, 1962. 231 с.
21. Центр документации общественных организаций Свердловской области. Ф. 522. Оп. 1. Д. 463. Л. 8; Ф. 4. Оп. 12. Д. 347. Л. 160.
22. ГАСО. Ф. Р-65. Оп. 3. Д. 507. Л. 131.
23. Зоркальцев В.И. Экономика СССР до и в период Великой Отечественной войны (с использованием материалов Б.П. Орлова). Иркутск : ИСЭМ СО РАН, 2009. 42 с.
24. Транспорт и связь СССР : стат. сборник. М. : Статистика, 1972. 320 с.
25. Народное хозяйство РСФСР за 70 лет : стат. ежегодник. М. : Финансы и статистика, 1987. 471 с.
26. Единая транспортная система / под ред. В.Г. Галабурды. 2-е изд. М. : Транспорт, 2001. 303 с.

Ivan P. Klimov. Tyumen State University (Tyumen, Russian Federation). E-mail: 207633@mail.ru

THE SOVIET STATE HISTORICAL EXPERIENCE ON INCREASING LABOUR PRODUCTIVITY IN TRANSPORT (1926–1940)

Key words: historical experience; Soviet state; transport; labour productivity.

The purpose of this article is to reconstruct the historical experience of the Soviet State in increasing labour productivity in transport as an important indicator of the effectiveness of its work. The chronological scope of the study covers the period of 1926–1940, when, in terms of the formation approach, the Soviet Union was implementing the policy of socialist industrialization of the country. The source base of the article is made up of normative documents of the Communist party, government agencies, archival and statistical materials. Basing on the modernization theory and the principle of scientific objectivity, the author attempted to analyze, free from any ideological parochialism, both beneficial and negative impacts of the Soviet experience. Despite its contradictory and inconsistent nature, the industrialization of the 1920s and 1930s amounts to an extraordinary example of searching solutions to the problems of increasing productivity in the situation of international isolation of the USSR, which is, to some extent, equivalent to the current geopolitical situation of Russia. The Soviet State has established the three main ways of transport conversion from extensive methods to intensive development: 1) fundamental modernization of its material-technical base, which was the first stage of the technological revolution in transport infrastructure of the country; 2) reorganization of the administrative staff and improvement of work organization; 3) restructuring of personnel policy. The article provides an assessment of Stakhanovism and the degree of personnel matter resolution in the prewar period that is the subject of discussion in the scientific literature. It is concluded that in the period of industrialization the productivity in transport was improved considerably, which contributed to winning through its underrun from the economy needs and reaching a leading position in the world on a number of accounts. The author describes his theory concerning the possibility of using certain aspects of the Soviet experience in contemporary Russia (a stable tendency in public policy to use intensive methods of economic management in transport; wide promotion of best practices; the active involvement of public associations; a call for optimal use of achievements of domestic and foreign science and technology). The negative aspects of the Soviet experience that can be useful for learning lessons in addressing the pressing problems of the day are also analyzed in the article.

REFERENCES

1. Bogatyreva, O.A. & Glotova, I.I. (2016) *Puti povysheniya proizvoditel'nosti truda* [The ways to improve productivity]. [Online] Available from: <http://e-koncept.ru/2016186017.htm>.
2. Alekseev, V.V. & Alekseeva, E.V. (2003) *Raspad SSSR v kontekste teorii modernizatsii i imperskoy evolyutsii* [The collapse of the Soviet Union in the context of theories of modernization and Imperial evolution]. *Otechestvennaya istoria*. 5. pp. 5–11.
3. Abramov, A.P. & Oparin, E.P. (1970) *Proizvoditel'nost' truda na zheleznodorozhnom transporte i puti ee povysheniya* [Labour productivity in rail transport and ways of its improvement]. Moscow: Transport.
4. Oparin, E.P. (1973) *Proizvoditel'nost' truda na zheleznodorozhnom transporte* [Labour productivity in rail transport]. Moscow: Transport.
5. Lenin, V.I. (1970) *Polnoe sobranie sochinenii* [Complete Works]. Vol. 39. Moscow: Izdatel'stvo politicheskoy literatury.
6. Naporko, A.G. (1957) *Zheleznodorozhnyy transport SSSR v dokumentakh kommunisticheskoy partii i sovetskogo pravitel'stva (1917–1957)* [The USSR Railway transport in documents of the Communist Party and the Soviet government (1917–1957)]. Moscow: Transzhelezoizdat.
7. Egorov, A.G. & Bogolyubov, K.M. (eds) (1970a) *KPSS v rezolyutsiyakh i resheniyakh s"ezdov, konferentsiy i plenimov TsK (dalee – KPSS v rezolyutsiyakh...)* [The CPSU in resolutions and decisions of congresses, conferences and plenums of the Central Committee (hereinafter the CPSU in resolutions...)]. 8th ed. Vol. 4. Moscow: Politizdat.
8. Egorov, A.G. & Bogolyubov, K.M. (eds) (1970b) *KPSS v rezolyutsiyakh i resheniyakh s"ezdov, konferentsiy i plenimov TsK (dalee – KPSS v rezolyutsiyakh...)* [The CPSU in resolutions and decisions of congresses, conferences and plenums of the Central Committee (hereinafter the CPSU in resolutions...)]. Vol. 5. Moscow: Politizdat.
9. USSR. (1930) *Pyatiletniy plan narodnokhozyaystvennogo stroitel'stva SSSR* [The five-year plan for economic construction of the Soviet Union]. Vol. 2(1). Moscow: Planovoe khozyaystvo.
10. Shipko, N.N. (1971) *Zheleznodorozhnyy transport – odna iz glavneyshikh baz ekonomiki strany* [Railway transport is one of the main bases of the country economy]. Novosibirsk: NIIZhT.
11. Vinogradov, V.A. et al. (eds) (1978a) *Istoriya sotsialisticheskoy ekonomiki SSSR* [History of the USSR Socialist Economy]. Vol. 4. Moscow: Nauka.
12. Vinogradov, V.A. et al. (eds) (1978b) *Istoriya sotsialisticheskoy ekonomiki SSSR* [History of the USSR Socialist Economy]. Vol. 5. Moscow: Nauka.
13. The State Archives of Sverdlovsk Region (GASO). Fund. R.65. List 3. File 1465. pp. 12–13.
14. Matushkhin, P.G. (1966) *Uralo-Kuzbass* [Uralo-Kuzbass]. Chelyabinsk: Yuzhno-Uralskoe kn. izd-vo.
15. The Russian State Archive of Economy (RGAE). Fund. 1884. List 42. File. 516. pp. 4, 23–29.
16. Pashinin, S.A., Kharlanovich, I.V. & Polikarpov, A.A. *Zheleznodorozhnyy transport. XX vek* [Railway transport. The 20th century]. Moscow: [s.n.].
17. Klimov, I.P. (2008) *Istoricheskiy opyt po reformirovaniyu upravleniya transportom v 1920–1930-e gg. i ego znachenie dlya razrabotki sovremennykh transportnykh proektov (na materialakh Urala)* [Historical experience in reforming the traffic management in the 1920s – 1930s and its significance for the development of modern transport projects (based on materials of the Ural)]. In: *Sovershenstvovanie publichnogo upravleniya v sfere realizatsii prioritnykh natsional'nykh proektov* [Improvement of public administration in the sphere of implementation of national priority projects]. Tyumen: Tyumen State University.
18. Anon. (1959) *Rechnoy transport v direktivakh kommunisticheskoy partii, zakonodatel'nykh aktakh i postanovleniyakh sovetskogo pravitel'stva (1918–1959)* [River transport in the directives of the Communist party, legislative acts and decrees of the Soviet government (1918–1959)]. Moscow: Rechnoy transport.
19. The State Archives of Sverdlovsk Region (GASO). Fund R 65. List 3. File 625. pp. 52–53.
20. Latyshev, G.G. (ed.) (1962) *Narodnoe khozyaystvo Sverdlovskoy oblasti* [The economy of Sverdlovsk Region]. Sverdlovsk: Gosstatizdat.
21. *The Center for Documentation of Public Organizations of Sverdlovsk Region* (TsDOOSO). Fund 522. List 1. File 463. p. 8.
22. The State Archives of Sverdlovsk Region (GASO). Fund R. 65. List 3. File 507. p. 131.
23. Zorkaltsev, V.I. (2009) *Ekonomika SSSR do i v period Velikoy Otechestvennoy voyny (s ispol'zovaniem materialov B. P. Orlova)* [The Soviet economy before and during the great Patriotic war (using B.P. Orlov's materials)]. Irkutsk: SB RAS.
24. Klimkin, N.A. (ed.) (1972) *Transport i svyaz' SSSR* [Transport and communications in the USSR]. Moscow: Statistika.
25. Umansky, L.A. (ed.) (1987) *Narodnoe khozyaystvo RSFSR za 70 let* [The national economy of the RSFSR in 70 years]. Moscow: Finansy i statistika.
26. Galaburda, V.G. (ed.) (2001) *Edinaya transportnaya sistema* [Integrated transport system]. 2nd ed. Moscow: Transport.