



The formation of social policy in road transport of the RSFSR during the Civil war

A. V. Lebedev¹, D. A. Goryachkin¹

¹P. G. Demidov Yaroslavl State University, Yaroslavl, Russian Federation

DOI: 10.18255/1996-5648-2025-2-202-209

Research article
Full text in Russian

The article studies the process of formation of social policy in auto-transport of the RSFSR during the Civil War. This article based on archival data, many of which were introduced into scientific circulation for the first time, the historical prerequisites for the formation of social policy at auto-transport enterprises were considered; industrial, technical and sanitary working conditions, the economic situation of workers, their nutrition and housing provision were analyzed. The authors focused on the process of forming key areas of social investment and benefits development in the industry, which is an integral historical period. Special attention is paid to the specifics of state policy in the field of social policy development. As a result of the study, it was concluded that the foundations of the social infrastructure had been successfully formed, which was created in parallel with the automotive industry itself. It was thanks to the successful adaptation of car manufacturing enterprises to the extreme conditions of wartime, achieved mainly through the work of trade unions, that it was possible to retain skilled labor.

Keywords: transport; social policy; trade union; workers; supply; benefits; housing conditions

INFORMATION ABOUT AUTHORS

Lebedev, Anton V. | E-mail: lebedevAV1984@mail.ru
Cand. Sc. (History), Associate Professor

Goryachkin, Dmitry A. | E-mail: dima.goria4kin@yandex.ru
Master's degree



Становление социальной политики на автомобильном транспорте РСФСР в период Гражданской войны

А. В. Лебедев¹, Д. А. Горячкин¹

¹Ярославский государственный университет им П. Г. Демидова, Ярославль, Российская Федерация

DOI: 10.18255/1996-5648-2025-2-202-209

УДК 94(47) 629.331:341.39 «1917/1921»

Научная статья

Полный текст на русском языке

В статье изучается процесс становления социальной политики на автомобильном транспорте РСФСР в годы Гражданской войны. В ходе работы на основании архивных данных, многие из которых введены в научный оборот впервые, были рассмотрены исторические предпосылки становления социальной политики на предприятиях автомобильного транспорта; проанализированы производственно-технические и санитарные условия труда, экономическое положение рабочих, их питание и обеспеченность жильём. В поле зрения авторов оказался процесс формирования ключевых направлений социальных вложений и развития льгот в отрасли, представляющий целостный исторический период. Особое внимание уделяется особенностям государственной политики в области развития социальной политики. В результате исследования был сделан вывод об успешном формировании основ социальной инфраструктуры, которая создавалась параллельно с самой автотранспортной отраслью. Именно благодаря успешной адаптации предприятий, производящих автомобили, к экстремальным условиям военного времени, достигнутой благодаря работе профсоюзов, удалось удержать квалифицированную рабочую силу и поддержать необходимые количественные темпы и качественные показатели производственной деятельности.

Ключевые слова: транспорт; социальная политика; профсоюз; рабочие; снабжение; льготы; жилищные условия

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Лебедев, Антон Вячеславович

E-mail: lebedevAV1984@mail.ru

Кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры отечественной средневековой и новой истории

Горячкин, Дмитрий Андреевич

E-mail: dima.goria4kin@yandex.ru

Магистр истории

Автомобильный транспорт по праву занимает особое место в структуре транспортного комплекса России. Зародившийся на рубеже XIX – XX в., он стремительно развивался и со временем превратился в одну из ведущих отраслей, которые определяли общий уровень развития народного хозяй-

© ЯрГУ, 2025

Статья открытого доступа под лицензией CC BY (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

ства страны. К началу XXI в. автомобильная промышленность включала около 400 предприятий, обеспечивающих примерно 1,5 млн рабочих мест непосредственно на производстве и в дилерских компаниях, а также 4,5 млн в смежных отраслях отечественной экономики [1, с. 3]. Социальная политика руководства автомобильного транспорта является неотъемлемой частью публичной дискуссии российского общества. Её суть заключается в том, что высокого уровня заработной платы и увеличения налоговых отчислений в государственный бюджет явно недостаточно для формирования позитивного образа российских автомобильных компаний [2, с. 183].

Транспортный комплекс – это сложный производственный механизм, включающий в себя не только развитую материально-техническую базу, но и учреждения культурного и социального профиля. Первое изначально воспринимается как само собой разумеющееся; осознание необходимости второго приходит постепенно, синхронно с пониманием ценности «человеческого капитала».

Долгое время не могло сформироваться устойчивой историографической традиции изучения социальных институтов на автомобильном транспорте. Только в последние годы начали выходить первые исследования, которые претендуют на полноту исторического повествования. Они преимущественно носят обобщающий характер; их научная значимость заключается в формировании методологических и теоретических основ изучения исторического прошлого автомобильной индустрии [3]. Однако вопросы социального обеспечения в них отражены фрагментарно, хотя бесперебойное и устойчивое функционирование рассматриваемой отрасли стало возможным исключительно благодаря динамичному развитию социальной политики.

Социальная адаптация автомобильного транспорта России проходила в крайне напряжённой ситуации военного времени. В конце 1917 г. началось повальное бегство работников из автомобильных частей и массовое расхищение автомобилей, запасных частей, оборудования. Предприятия рассматриваемой отрасли только начинали вводиться в эксплуатацию, а имеющиеся на тот момент производственные мощности позволяли осуществлять незначительный по сложности ремонт автотранспортных средств.

Крупнейшими центрами автомобильной промышленности в начале 1918 г. были Москва (24 предприятия; 3876 рабочих), Петроград (13 предприятий; 3400 рабочих) и Ярославль (5 предприятий; 1015 рабочих) [4, с. 172]. Ключевой задачей власти стало обеспечение бесперебойной работы автомобильных предприятий, необходимо было любой ценой не допустить их остановки, сохранить квалифицированные кадры.

«В связи с катастрофическим положением транспорта, разрушенного империалистической и довершенного гражданской войной на транспорт было обращено исключительное внимание Республики, – говорилось в письме Эксплуатационного управления НКПС РСФСР от 10 июня 1918 г. – Работу на транспорте пришлось вести по-военному. Отсюда вытекает лишение отпусков, отсутствие Кодекса законов о труде, переброска как административ-

но-технического персонала, так и рабочих, не считаясь с его материальными и семейными условиями и много изъятий с положения о рабочем дне» [5].

Профсоюз работников местного транспорта, куда первоначально входил и автомобильный, выработал концепцию внутрикорпоративной стратегии социальной политики и правовой защиты интересов работников отрасли. Крупнейший в стране Петроградский филиал союза, включавший 4 455 членов (в провинции число членов профессиональных объединений, как правило, не превышала 300 человек), впервые утвердил минимальную ставку оплаты труда: она составила 250 рублей для водителей легковых автомобилей и 275 рублей – грузовых [6].

Впоследствии в зависимости от региональных особенностей уровня жизни и оплаты труда, благодаря деятельности Московского филиала союза, в который входило 2 700 человек, был установлен тариф оплаты труда. Механики высокой квалификации стали получать 450 рублей в месяц, плюс дополнительные выплаты в виде квартирных денег в размере 50 рублей; а для шоферов заработная плата устанавливалась в 300 рублей и 50 рублей соответственно. Для обеих категорий предусматривалось снабжение одеждой и обувью за счет предприятия с учетом времени года и условий работы.

Для того чтобы понимать, насколько этот тариф оплаты мог обеспечить работникам отрасли достойное существование, необходимо отметить высокий уровень цен. Денежное содержание квалифицированного работника составляло примерно 350 рублей в месяц, что соответствовало «прожиточному минимуму». Денег к октябрю 1917 г. едва хватало на то, чтобы «свести концы с концами». После демобилизации следовало обеспечить необходимый минимум доходов для выживания всем работникам отрасли – шла Первая мировая война.

Ситуация в провинции была более сложной. Делегат союза от Екатеринославской губернии А. К. Рыжий-Рыжук отмечал: «До сих пор наши товарищи живут в нетерпимых условиях, люди обитают в сараях, спят друг на дружке, немытые, в грязном белье и т. д. В тех частях, где товарищи получают жалование, они напиваются разными алкогольными суррогатами, получают развратную жизнь, больше половины их них больны. Все это получается потому, что люди не имеют возможности приобщиться к культурно-просветительскому делу, т. е. слушать лекции, читать книги, газеты и т. д. Вполне вероятно, что при такой обстановке, автомобильное имущество, несмотря на наличие хорошо оборудованных мастерских, в которых числятся хорошие специалисты, и рабочие находятся в отвратительном состоянии, одной из причин <...> является неоплата труда квалифицированных рабочих. Там же, где работа происходит, она в высшей степени непродуктивна, в силу указанных мной причин. Администрация распускает рабочих в отпуск, а мертвый инвентарь отправляется в склады без всякой системы. Товарищи, то автомобильное хозяйство, которое должно было поднять транспорт, само разрушается» [7, с. 9].

В сентябре 1918 г. были приняты ставки оплаты труда в процентах к тарифной ставке Москвы. В Нижегородской, Псковской, Тверской, Ярослав-

лавской, Витебской, Калужской, Орловской, Могилевской и Рязанской губерниях она составляла 95 % от уровня столицы. Во всех остальных регионах РСФСР – 85 %. Помимо того рабочим и служащим выдавалась одежда и обувь. Внедрение нового тарифа прошло не так гладко, как хотелось бы; примирительная комиссия в процессе реализации данного проекта разрешила свыше 500 спорных дел [8].

Для такой большой страны, как Россия, нельзя было выработать одинаковые ставки: они должны были быть согласованы с особыми условиями региона и конкретного предприятия, что порождало сложности и путаницу на местах. «Мной было замечено, что большинство работников состоят членами различных союзов и получают по службе различные ставки, – отмечалось в докладе районного инспектора по охране труда Кузнецова от 18 сентября 1919 г. – В одних эти ставки больше, в других меньше. Естественно, что все работники стремятся попасть на службу в те учреждения, в которых труд оплачивается по наивысшей ставке и из-за этого часто переходят с одного места работы в другое, что очень негативно сказывается на функционировании автомобильной отрасли» [9].

Важным аспектом нового устава о положении рабочих и служащих автомобильного транспорта являлся вопрос о продолжительности рабочего времени. В соответствии с данным документом для всех работников отрасли устанавливался восьмичасовой рабочий день, включавший обеденный перерыв, продолжавшийся не менее часа. Порядок распределения времени определялся правилами внутреннего трудового распорядка. Сверхурочные работы на производстве допускались в случаях крайней необходимости, ограничивались 32 часами в месяц и оплачивались в двойном размере [10].

Фактически некоторые положения устава о труде на автомобильном транспорте не исполнялись. Многие работники отрасли жаловались, что продолжительность рабочего дня значительно превышала установленные нормы и им приходилось работать по двенадцать часов в сутки. По мере обесценивания денежных знаков заработной платы не хватало на оплату услуг жилищно-коммунального хозяйства (квартира, отопление, освещение), покупку продуктов питания и предметов первой необходимости [11].

Прожить на одну заработную плату было невозможно. Её в лучшем случае хватало на половину месяца. Прожиточный минимум в начале 1919 г. составлял 1500 рублей. Таким образом, складывалась катастрофическая ситуация, заключающаяся в несоответствии оплаты труда работникам автомобильного транспорта дороговизне жизни. Только инженерно-технические работники (ИТР) могли себе позволить более или менее нормальное существование. Все остальные находились за чертой бедности. В сложившихся условиях особенно важным было снабжение работников отрасли продуктами питания, одеждой, обувью, обеспечение их жильём, дровами и прочими продуктами первой необходимости, которые ввиду тотального дефицита, стало просто невозможно приобрести [12].

Руководство автотранспортных предприятий при поддержке профсоюзов старалось обеспечить достойные условия проживания труженикам от-

расли, что ввиду военного времени и бедственного состояния жилого фонда удавалось далеко не всегда. Архивные документы сохранили ряд свидетельств, наглядно иллюстрирующих всю тяжесть сложившегося положения. Например, работница Ярославского автомобильного завода А. Алексеева написала заявление с просьбой о предоставлении другой квартиры: условия ее проживания не соответствовали элементарным санитарно-бытовым требованиям. От плесени у неё умерли пожилые родители, а у несовершеннолетних детей появилась сильная аллергия, угрожавшая здоровью. Ходатайство не с первого раза, но было удовлетворено [13].

Несмотря на все усилия профсоюзов, к началу 1921 г. положение работников автомобильного транспорта приобрело по-настоящему катастрофический характер. В Народный комиссариат путей сообщения поступали доклады с мест следующего содержания: «Рабочие все разуты, нет нижнего белья, на голое тело приходится надевать верхнее платье. Многие болеют, с медикаментами также все обстоит плохо» [14]. Всё вышеперечисленное негативно сказывалось на производительности труда, которая на тот момент времени в ведомственных документах оценивалась всего в 40 % от необходимых объёмов [15].

Для выхода из сложившейся ситуации на предприятиях отрасли вводилось коллективное снабжение, создавались кооперативы, открывались столовые, магазины, прачечные, пекарни, парикмахерские, зубоучастки и круглосуточные фельдшерские пункты. Последние располагались на территории заводов и не отличались достаточным простором (нормой была амбулатория на 15 коек), но осуществляли крайне необходимую бесплатную медицинскую помощь работникам и членам их семей [16], что было важно из-за высокого уровня травматизма на производстве и санитарных условий, оставлявших желать лучшего. Система отопления была изношена; зимой в цехах была низкая температура воздуха; спецодежда выдавалась нерегулярно; на производстве рабочие часто носили свои личные вещи, а средства индивидуальной защиты на ряде травмоопасных производств не соответствовали требованиям внутреннего распорядка.

Ближе к концу Гражданской войны мероприятия по контролю за санитарными условиями труда приобрели более организованный и системный характер. Стали регулярно проводиться проверки с целью выявления нарушений охраны труда на производстве. По их итогам выписывались предписания к устранению выявленных замечаний, которые пусть и с задержкой, но всё-таки выполнялись [17].

С целью улучшения снабжения рабочих и служащих на местах путем прикрепления к предприятиям, выполнявшим заказы военного ведомства, крупных совхозов, стала постепенно создаваться собственная продовольственная база. Показателен пример совхоза Титово, закрепленного за Ярославским автомобильным заводом. Благодаря энергичным усилиям заводоуправления бывшее имение князя Урусова, сильно пострадавшее от пожара и разграбленное местными крестьянами, уже через год стало давать первую

продукцию сельского хозяйства (картофель, пшеница, капуста, морковь, свекла, овес) и животноводства (мясо, молоко и сливочное масло) [18].

Продовольственный паек рабочих рассматриваемого предприятия на месяц в середине 1920 г. включал 113,5 кг печеного хлеба, 9 кг овощей, 1,8 кг мяса/рыбы (иногда данная категория заменялась сушеными грибами), 0,5 кг соли, 0,3 кг сахара, 0,3 кг масла (жиры) и 0,1 кг кофе. Помимо этого, на руки выдавалось 0,3 кг мыла и два коробка спичек, которые были дефицитными продуктами [19]. Одновременно предусматривалась дополнительная выдача молочной продукции (молоко, сливочное масло и сыр) для тружеников, задействованных на вредных производствах. По сравнению с потребительской корзиной работников других ведомств, помимо железнодорожников, качество питания рассматриваемой категории было вполне достойным, если учитывать специфику времени, о котором идёт речь.

Реализация излишков продукции приусадебного хозяйства осуществлялась по льготным ценам через кооперативный магазин предприятия. При отсутствии наличных денег товары отпускались в кредит. Говоря о вкладе собственно продуктовой базы, следует подчеркнуть, что эффективность ее работы была достаточно высокой: по нашим подсчётам, основанным на анализе архивных документов, в отдельные годы от 89 до 96 % всех продуктов, поступавших рабочим, выращивалась своими силами в подшефном совхозе Титово.

Наименее крупные предприятия автомобильного транспорта (например, «Русский Рено» в Рыбинске) были вынуждены решать продовольственный кризис путём организации приусадебного хозяйства в среде рабочих. Однако ассортимент выращиваемых культур и масштаб сбора урожая в этом случае был более скромным [20].

В советской историографии прочно закрепилась позиция, согласно которой становление автотранспортной отрасли относится ко времени НЭПа, когда шло восстановление народного хозяйства, а достигнутые успехи были закреплены и в значительной мере расширены в период индустриализации [21]. На современном этапе развития отечественной исторической науки авторы по теме публикаций не без оснований всё чаще стали говорить о целесообразности переноса нижней хронологической границы рассматриваемого исторического процесса на конец XIX – начало XX в.

Гражданская война стала рубежом между единичным и серийным производством автомобилей. Несмотря на то что автомобильные заводы, как правило, занимались ремонтом автомобилей для армии, отрасль функционировала, и успешность ее работы во многом зависела именно от полноты социальной политики руководства. Изначально все предприятия проектировались с объектами социальной инфраструктуры. Там, где они успевали вводиться в эксплуатацию в полном объёме, например в «Ярославском авторемонтном заводе» – бывшем заводе В. А. Лебедева (Ярославль), наблюдалось улучшение условий труда и, как следствие, его производительность была выше. Если сроки срывались (например, на заводе «Русский Рено» {Рыбинск}), ситуация была более сложной, что часто вело к закрытию производ-

ственных площадок. Таким образом, внедрение основ социальной политики на предприятиях автомобильного транспорта России в годы Гражданской войны, проходившее синхронно со становлением самой отрасли, сыграло решающую роль в процессе поддержания производства и сохранении квалифицированных кадров. Одновременно благодаря консолидированной работе профсоюзов и заводоуправлений удалось заложить устойчивую базу для успешного развития отрасли в рамках серийного производства автомобилей в России.

Ссылки

1. Прокофьева Е. Ю. История отечественной автомобильной промышленности: от единичного к массовому типу организации производства: 1896-1991 гг.: автореф. дис. ... д-ра ист. наук. Саратов, 2011. 43 с. EDN ZOJQMN
2. Свирбутович О. А. Стратегия внутренней социальной политики предприятий автомобильного транспорта // Вестник Бурятского государственного университета. 2009. № 6. С. 183-185. EDN KXLYUV
3. Транспорт России. Исторические очерки: в 4 т. Т. 3: Этапы экономических преобразований в транспортной системе (1918-1955). М., 2009. 270 с.
4. Прокофьева Е. Ю. История организации производства первых отечественных автомобилей (1896-1920 гг.) // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2012. Вып. 1. С. 168-176. EDN OQRHTL
5. Российский государственный архив экономики (далее РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 45. Д. 14. Л. 107.
6. Центр документации новейшей истории Ярославской области (ЦДНИ ЯО). Ф. 1198. Оп. 1. Д. 4. Л. 6.
7. Всероссийский Съезд шоферских союзов и автомобильных частей фронта и тыла. Стенограмма заседания. – Петроград, 1918. 39 с.
8. ЦДНИ ЯО. Ф. 1198. Оп. 1. Д. 8. Л. 9 (об).
9. ЦДНИ ЯО. Ф. 1198. Оп. 1. Д. 65. Л. 130 (об).
10. ЦДНИ ЯО. Ф. 1198. Оп. 1. Д. 3 Л. 255 (об).
11. ЦДНИ ЯО. Ф. 1198. Оп. 1. Д. 1. Л. 280.
12. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 45. Д. 14. Л. 108.
13. Государственный архив Ярославской области (ГАЯО). Ф. Р-450. Оп. 1. Д. 362. Л. 25.
14. ГАЯО. Ф. Р-450. Оп. 1. Д. 7. Л. 16.
15. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 4. Д. 28. Л. 70.
16. ГАЯО. Ф. Р-450. Оп. 1. Д. 363. Л. 21.
17. ГАЯО. Ф. Р-450. Оп. 1. Д. 365. Л. 72.
18. ГАЯО. Ф. Р-450. Оп. 1. Д. 7. Л. 21.
19. ГАЯО. Ф. Р-450. Оп. 1. Д. 34. Л. 108 (об).
20. ЦДНИ ЯО. Ф. 2. Оп. 7. Д. 261. Л. 1.
21. Абрамович А. Д. Краткий очерк развития автомобильной промышленности и автомобильного транспорта в СССР. М., 1958. 30 с.