

До питання про залучення представників молоді Харківщини до всесоюзних ударних будівництв кінця 1960-х – початку 1970-х років (на прикладі спорудження Волзького та Камського автозаводів).

У статті розглядається питання залучення молоді Харківщини до будівництва індустріальних підприємств, розташованих на території колишнього СРСР, зокрема Російської Федерації. На підставі архівних та опублікованих матеріалів аналізується інформація стосовно форм, методів та масштабів досліджуваного процесу.

Ключові слова: ударна будова, громадський заклик, “комсомольська путівка”, студентський будзагон, Харківщина, РРФСР, Поволжя.

В статье рассматривается вопрос участия молодёжи Харьковщины в строительстве индустриальных предприятий, расположенных на территории бывшего СССР, в частности Российской Федерации. На основе архивных и опубликованных материалов анализируется информация о формах, методах и масштабах исследуемого процесса.

Ключевые слова: ударная стройка, общественный призыв, “комсомольская путёвка”, студенческий стройотряд, Харьковщина, РСФСР, Поволжье.

This article is devoted to the research of the Kharkiv region youth participation in the construction of the former USSR industrial enterprises, particularly in Russian Federation. Based on archive and published materials, it is analysed information about forms, methods and dimensions of this process.

Key words: top-priority project, public conscription, “komsomol voucher”, student construction team, Kharkiv region, RSFSR, Volga region.

Постановка¹проблеми. Останнім часом у ряді країн «близького зарубіжжя», особливо у Російській Федерації, спостерігається стрімкий розвиток будівельної галузі, пов'язаний з втіленням амбітних проектів, як то саміт АТЕС у Владивостоці (осінь 2012 р.), Зимові Олімпійські ігри у Сочі (зима 2014 р.), Чемпіонат світу з футболу (2018 р.). Актуальним у даному світлі виглядає радянський досвід залучення молоді до реалізації подібних за масштабом проектів. Варто відмітити, що сьогоденнє російське керівництво застосовує деякі методи, характерні для радянського часу, а саме використовує студентські будівельні загони [18]. Подібну практику збираються поновити у майбутньому і в Україні [1]. Вивчення та критичне переосмислення радянського досвіду застосування молодіжних трудових ресурсів у народному господарстві дозволить уникнути помилок та прорахунків, ефективним чином використовувати трудовий потенціал студентської молоді, активно залучаючи її до соціально-економічного життя країни. Найбільш показовим в цьому плані виглядає досвід розвитку у досліджуваний період радянської автомобільної промисловості, яка і на «пострадянському» етапі продовжує залишатись галуззю народного господарства, що розвивається достатньо динамічно [7; 8].

Аналіз актуальних досліджень. Питання індустріального розвитку СРСР і особливо залучення молоді до цього процесу були завжди у центрі уваги радянського суспільства та його дослідників [4; 13; 21; 23; 28]. Дана тема отримала певне висвітлення у статтях та нарисах по історії партійної та комсомольської організацій Харківської області, історії вищих навчальних закладів міста, фабрик та заводів. Проте, регіональний її аспект все ще досліджено фрагментарно та несистемно. У зв'язку зі зміною соціально-політичної ситуації у 90-ті роки ХХ ст. ця проблематика практично випала із поля зору істориків. Тим не менш, вже на початку ХХІ ст. можна побачити нову хвилю інтересу в дослідженні даної проблематики [2; 5; 6; 11; 12; 26; 29]. Якщо у радянські часи головна увага дослідників зосереджувалась на «керуючій та направляючій» ролі партійного та комсомольського апаратів, то в пострадянський період навпаки, дослідники більше уваги намагаються приділяти «мікроісторичним сюжетам» – реальним обставинам життя у

яких опинилося молоде покоління «Країни Рад». Варто зазначити, що систематизованої та узагальнюючої праці з досліджуваної проблематики на даний час не існує.

Мета статті. Проаналізувати форми, методи та масштаби залучення харків'ян – жителів міста та області – до всесоюзних ударних будівництв, на прикладі спорудження комплексів Волзького та Камського автозаводів. Хронологічні рамки статті – друга половина 1960-х – початок 1970-х років, період 8-ї та 9-ї п'ятирічок, коли ударно-молодіжні комсомольські будівництва отримали найбільший розвиток. При написанні статті використано як опубліковані матеріали, так і неопубліковані архівні джерела.

Виклад основного змісту. Важливими формами територіально-галузевого перерозподілу робочої сили, джерелом забезпечення додаткової потреби у кадрах найбільш великих підприємств та будівництв у Радянській державі були організований набір робочої сили та громадський заклик молоді. За допомогою цих форм досить успішно вирішувались питання забезпечення найбільш повної та раціональної зайнятості населення, залучення у галузі народного господарства вільних трудових ресурсів Середньої Азії, районів Закавказзя та Північнокавказьких автономних республік, підвищувався державний вплив на міграційні процеси [16, с. 15]. Організований набір робочої сили уперше виник у СРСР в 1931 р. як форма перерозподілу надлишкових трудових ресурсів із села в місто з метою прилучання їх до індустріального праці. Громадський заклик молоді був державною формою перерозподілу трудових ресурсів, його зародження пов'язано із будовами Волховської ГЕС, Турксибу, ДніпроГЕС. У повоєнний час стали широко використовуватись ударні комсомольські будівництва. Ударна комсомольська будова була найголовнішим народногосподарським об'єктом, будівництво якого було передбачено рішеннями чергового з'їзду КППС, ЦК КППС та Ради міністрів СРСР, Держпланом розвитку народного господарства СРСР і над спорудженням якого здійснював шефство ВЛКСМ [18]. Територіально вони розрізнялись на загальносоюзні, республіканські, обласні, міські. Загальносоюзний статус отримали такі будівництва як ВАЗ (1967 р.), КамАЗ (1971 р.), БАМ (1974 р.), Саяно-Шушенська ГЕС (1978 р.), КАТЕК (1985 р.).

Широкого розповсюдження у початковий радянський період отримало примусове розподілення робочої сили на найважливіші будови країни. Часто використовувався труд ув'язнених. Проте, у повоєнний період ця практика фактично перестає себе виправдовувати. Здійснення оргнабору починає суміщатись із більш-менш добровільним закликом населення та комсомольським закликом робочої молоді по «комсомольських путівках». Таким чином, відбувалась трудова міграція населення у ті райони Радянської держави, де найбільш гостро відчувалась нестача молодих кадрів, ініціативних та енергійних людей. Наприклад, за роки 8-ї п'ятирічки (1965-1970 р.р.) більше 350 тис. добровольців по комсомольських путівках прибули на найважливіші будови країни [15, с. 17].

В другій половині 1960-х – на початку 1970-х років використання «комсомольських путівок» приймає дійсно загальносоюзний масштаб. Найбільш характерним прикладом у цьому плані можуть слугувати дві Загальносоюзні ударні комсомольські будови, реалізовані в економічному регіоні Середнього Поволжя РРФСР – будови Волзького та Камського автозаводів [3, с. 12].

Спорудження автозаводу за допомогою італійської фірми «Фіат» у м. Тольяті здійснювалось темпами нечуваними до тої пори у світовій практиці. На заході договір між Радянським керівництвом та фірмою «Фіат» називали «контрактом сторіччя» [30, с. 80].

Будівництво комплексу заводів КамАЗ, крупнішого у ті роки автозаводу у світі, проводилось із залученням молоді із різних куточків СРСР. Вірним було зауваження, зроблене головним архітектором проекту Рінатом Насировим: «КамАЗ буде уся країна!» [17, с. 103]. Іншою унікальною особливістю проекту було те, що будівельні роботи проводились паралельно із роботами по проектуванню усього комплексу. Вищезгадана особливість стала серйозним викликом для спеціалістів, ставши свого роду експериментом, як у технологічному, так і у соціально-культурному вимірах [10, с. 42].

В 1967 р. ЦК ВЛКСМ об'явило будівництво Волзького автозаводу – Загальносоюзною комсомольською будовою. Вслід за цим рішенням тисячі людей, переважно молодь, стали направлятись у м. Тольяті (колишня назва до 1964 р. Ставрополь-на-Волзі), розташоване у Куйбишевській, нині Самарській області.

Згідно постанови ЦК ВЛКСМ республіканська організація ЦК ЛКСМУ 24 січня 1968 р. наказала Харківському обкому у травні-червні 1968 р. направити на будівництво заводу 150 кваліфікованих молодих робітників [9, ф.п. 14, оп. 7, спр. 122, арк. 7]. В документі вказується на відповідальний період в процесі будівництва та на необхідність у залученні молодих будівників для

освоєння значних асигнованій, спорудження ряду промислових, житлово-побутових та культурних об'єктів. Одночасно вказувалось на позитивний досвід обласної організації у рішенні подібних питань. Задля виконання постанови ЦК КПРС, ЦК ВЛКСМ та ЦК ЛКСМУ бюро Харківського обкома КПУ постановило: по-перше, зобов'язати райкоми, горкоми ЛКСМУ підібрати та направити у травні-червні 1968 р. 150 людей молодих кваліфікованих робочих-будівельників на будівництво Волзького автозаводу; по-друге, організувати набір, по можливості, достроково; по-третє, зобов'язати редакцію газети «Ленінська зміна», молодіжне радіо та телебачення систематично розповідати про працю молодих посланців Харківщини [19, с. 2].

В результаті комсомольського заклику вдалось набрати та відправити по «комсомольській путівці» 201 людину [9, ф.п. 14, оп. 7, спр. 139, арк. 10]. Спираючись на «Списки комсомольцев и молодёжи, направленных на ударные стройки Волжского автомобильного завода, “Главтюменьнефтегазстроя”, Первомайского химкомбината (1968 г.)», можна відмітити, що серед учасників були зафіксовані наступні вікові групи: до 20 років – 82 (40,7%); від 20 до 25 років – 75 (37,3%); від 25 до 30 лет – 26 (12,9%); старше 30 років – 6 (3%); не вказані – 12. По партійній приналежності: члени КПРС – 4; канд. в члени КПРС – 1; ВЛКСМ – 157; безпартійні – 28; не вказано – 11; серед них: 108 чоловіків и 93 жінок [там само, арк. 1-10].

Залучення студентської молоді до участі у загальносоюзних ударних комсомольських будовах бере свій початок у кінці 1950-х років і вже на початку 1960-х років рух приймає всесоюзний масштаб. Рух студентських будзагонів поширювався, наприклад число з 270 тис. студентів у 1968 р. збільшилось у 1973 р. на 15 річний ювілей руху до 584,5 тис. бійців із яких 66 тис. приймали участь у 100 загальносоюзних ударних будовах. Зростала і практична користь від їх діяльності, так у 1968 р. вдалось освоїти 318 млн. руб. капіталовкладень, побудувавши 7145 об'єктів, а у 1973 р. – 1 млрд. руб. та 17 об'єктів [25, с. 118].

Крупнішою будовою 8-ї п'ятирічки стало спорудження автозаводу в м. Тольяті, у 1967 р. проголошене Загальносоюзною ударно-комсомольською будовою. В наступному році ЦК ВЛКСМ прийняло постанову від 15 січня 1968 р. про направлення на будівництво ВАЗа комсомольців та молоді, у якій рекомендував комітетам комсомолу щорічно направляти у літній період на будівництво автогіганту студентські будзагони (СБЗ). За 1968-1973 р.р. на будівництві заводу прийняли участь 12 тис. студентів та учнів технікумів у складі Студентських буд загонів [24, с. 238].

Серед учасників будови були у 1969 р. представники руху студентських будівельних загонів з Української РСР. На підставі рішення секретаріату обкома КПУ від 23 травня 1969 р. «Об участии студенческой молодёжи в общественно полезном труде в период летних каникул 1969 г.» було сформовано Харківський студентський будівельний загін у кількості 5790 людей, які розподілялись на 4 кустових загони: капітальне будівництво, капітальний ремонт, підсобно-допоміжний, автоперевезення [9, ф.п. 2, оп. 6, спр. 432, арк. 152-154].

Частина представників Харківського студентського будзагону направлялась на одну з найголовніших будов 8-ї п'ятирічки – будівництво Волзького автозаводу. На підставі рішення секретаріату ЦК ЛКСМУ від 17 липня 1969 р. «О направлении студенческих строительных отрядов на строительство Волжского автозавода в г. Тольятти», ЦК ЛКСМУ постановив: по-перше, зобов'язати обкоми ЛКСМУ направити для участі у будівництві автозаводу студентські будівельні загони за рахунок контингенту студентів, які працюють на будовах області та забезпечити їм від'їзд до 25 липня 1969 р.; по-друге, зустріч, розміщення та організацію побуту покласти на Куйбишевський обком ВЛКСМ, відділ студентської молоді ЦК ВЛКСМ та Центральний штаб будівельних загонів при ЦК ЛКСМУ. Згідно рознарядці, передбачалось формування зведеного будзагону, в якому повинні були приймати участь представники Дніпропетровської (25 осіб), Донецької (30), Київської (40), Львівської (30), Одеської (25) та Харківської (50 осіб) областей, усього 200 осіб [9, ф.п. 14, оп. 7, спр. 151, арк. 131-132].

Крупнішою Загальносоюзною ударною комсомольською будовою наступної 9-ї п'ятирічки стало спорудження комплексу заводів у м. Набережні Челни Татарської АРСР (постанова ЦК КПРС та Ради міністрів СРСР №674 від 14 серпня 1969 р.). Придаючи важливе значення залученню молоді Української РСР до ударних будов та на виконання постанови ЦК ВЛКСМ від 31 травня 1972 р. «О дальнейшем повышении роли комсомольских организаций в сооружении важнейших народно-хозяйственных объектов 9-й пятилетки» ЦК ЛКСМУ постановив: по-перше, зобов'язати обкоми ЛКСМУ відібрати та направити у 1972 р. на найголовніші будови країни 4 тисячі осіб; по-друге, прийняти до відома, що молодь має пільги та переваги, у відповідності з постановою ЦК КПРС та Ради міністрів СРСР №648 від 17 травня 1956 р., а молоді, що

відправляється на спорудження комплексу заводів КамАЗ, виплачується одноразова безповоротна позика в порядку та розмірі, встановлених п. 9 постанови ЦК КПРС та Ради міністрів СРСР №582 від 21 червня 1966 р. [9, ф.п. 14, оп. 10, спр. 3, арк. 36]. Згідно рознарядці, доданій до цього документу, на будівництво комплексу заводів КамАЗ передбачалось відправити 1544 осіб [там само, арк. 36-41]. По Харківській області вдалося перевиконати план в 50 осіб, що зафіксовано в архівному документі «Списки комсомольцев и молодёжи, направленных на ударные стройки КамАЗа, заводов “Азовсталь”, “Ростсельмаш”, шахты Должанская капитальная и др. (1972 г.)». Так, Харківському обкому ЛКСМУ вдалося організувати та відправити у 1972 р. 61 особу, з яких було 3 члени КПРС, 54 – ВЛКСМ та 4 не вказано, серед них: 24 чоловіки та 37 жінок [9, ф.п. 14, оп. 10, спр. 41, арк. 1-6].

В наступному 1973 р. згідно постанови ЦК ЛКСМУ від 22 лютого 1973 р. «О всесоюзных ударных комсомольских стройках и общественном призыве молодёжи в 1973 г.», планувалось відібрати та відправити 3880 осіб, зокрема 500 з яких передбачалось відправити на будівництво комплексу підприємств КамАЗ [9, ф.п. 14, оп. 10, спр. 53, арк. 74-75]. Причому, у рознарядці по КамАЗу фігурувало лише 6 українських областей, на відміну від минулого 1972 р., коли рознарядка розповсюджувалась на усі області УРСР окрім Одеської. Втім, по Харківській області вдалося відібрати та відправити 28 осіб, з яких 1 член КПРС, 14 – ВЛКСМ, 11 не вказано; серед них: 13 чоловік та 15 жінок [9, ф.п. 14, оп. 10, спр. 94, арк. 1].

В цілому, під час будівництва авто гіганта залучалась молодь із різних куточків СРСР. Модною практикою у ті роки було написати на роботі (на спині) звідки родом учасник будови. За свідченням Миколи Смержука начальника цеху зборки автомобілів, який приїхав на будову у 20-ти річному віці: «Географія учасників будови була насправді загальносоюзною!» [20].

Таким чином, як свідчить наведений вище матеріал, радянське керівництво намагалось досягти максимального ефекту при мобілізації трудових ресурсів із різних регіонів СРСР, також піклуючись про створення сприятливої атмосфери для міжкультурного та міжетнічного співробітництва представників різних радянських республік.

Висновки. Як і в інших областях України, представники молоді Харківщини брали активну участь в багатьох індустріальних проектах Радянської держави. Зокрема, в процесі спорудження великих автомобільних заводів у економічному регіоні Середнього Поволжя РРФСР. Основними формами були: по-перше, громадський заклик молоді – «комсомольські путівки» – за якими молодь по рознарядці згори направлялась в різні куточки СРСР, у ті місця, де найбільш гостро відчувалась відсутність трудових ресурсів, енергійних, молодих та перспективних кадрів; по-друге, рух студентських будівельних загонів, коли під час «третього трудового семестру» здійснювалось направлення груп студентської молоді на ударні комсомольські будови, причому не тільки обласного чи республіканського, але й загальносоюзного масштабів. Окрім вище згаданих форм існував третій варіант – поїздка молоді за власною ініціативою, але для розглядуваного процесу дане явище не мало ще значних масштабів.

Перспективи подальших досліджень. Для більш повного та детального висвітлення процесу залучення молоді Харківщини у будівництво промислових підприємств СРСР у кінці 1960-х – на початку 1970-х років, слід більше уваги приділяти матеріалам регіональних архівів, збору та обробці матеріалів особистісного походження – інтерв'ю, опитування та анкетування учасників досліджуваних процесів, носіїв історичної пам'яті про минулу епоху.

ЛІТЕРАТУРА

1. Азаров советует вернуть студенческие стройотряды / Корреспондент.NET (электронная версия). – 22 октября 2012 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.korrespondent.net/ukraine/politics/1411602-azarov-sovetuet-vernut-studencheskie-strojotryady>. Дата звернення – 31.10.2012 г.
2. Бойко С. С. Трудовой семестр в формировании социально-значимых качеств личности будущего специалиста: На примере деятельности студенческих строительных отрядов Чувашии в 1964 – 1989 г.г.: дисс. к.п.н. 13.00.01. – Чебоксары, 1999. – 207 с.
3. Бродский А. Семь заводов на Волге / А. Бродский, Н. Сёмина // За рулём. – 1970. – №5. – с.12-13.
4. Бузало В. И. Ударные комсомольские стройки – школа интернационализма советской молодёжи / В. И. Бузало. – Киев: «Наукова думка», 1986. – 134 с.
5. Бурахина О. А. Студенческие строительные отряды Тамбовской обл: исторический опыт: дисс. к.и.н.: 07.00.02. – Тамбов, 2006. – 170 с.

6. Всесоюзные ударные комсомольские стройки в Хакасии (1963 – 1986 г.г.) Сборник архивных документов / подг. Т. В. Коростылёва. – Абакан: «Хакаское книжное издательство», 2008. – 222 с.
7. Гарін О. Класова боротьба у російській автомобільній промисловості: наявні умови та співвідношення сил / О. Гарін // Спільне. – 2012. – №4. цит. по Скепис (електронна версія) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.scepsis.ru/library/id_3147.html#a1. Дата звернення – 31.10.2012 г.
8. Грузинский А.Д. Тенденции и проблемы развития автомобильной промышленности в современной России / А.Д. Грушинский // Вестник Московского государственного областного университета. Серия Экономика. – 2011. – №2. – с. 49-54.
9. Державний архів Харківської області
10. Дудченко Л. Социальное планирование: сегодня и завтра / Л. Дудченко // Молодой коммунист. – 1978. – №1. – с. 40-44.
11. Звитяжні семестри студентських будівельних загонів України: док-худ. діалогія / упорядн. І. В. Малінкін, М. А. Мелешко, О. С. Рибка – Фастів, 2008. – 527 с.
12. Иванов А. А. С комсомольской путёвкой / А. А. Иванов. – Иркутск, 2008. – 335 с.
13. Княшко Ф. Н. Нечерноземье – адрес комсомольского подвига / Ф. Н. Княшко. – М.:«Знание», 1976. – 64 с.
14. Комсомольские ударные стройки – активная форма вовлечения молодежи в социально-экономическое развитие страны. – Киев: «Знание», 1985. -17 с.
15. Корнюшин В. П. Комсorgh ударной. Сборник / сост. В. П. Карпюшин, А. Б. Коровин, Н. Н. Московин. – М.:«Молодая гвардия», 1984. – 158 с.
16. Костин А. А. Организованный набор рабочих и общественный призыв молодежи на современном этапе хозяйствования / А. А. Костин // Билет на ударную. В помощь организатору общественного призыва молодежи. Сборник. – М.:«Молодая гвардия», 1986. – 126 с.
17. Насыров Р. Автоград на Каме: замысел и воплощение / Р. Насыров // Молодой коммунист. – 1976. – №1. – с. 103-107.
18. Путин рассказал участникам стройотрядов в Сочи, как “молотил топором” в тайге в Коми / NewsRu (электронная версия). – 15 июля 2010 г. – [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://www.palm.newsru.com/russia/15jul2010/putin/html>. Дата звернення – 31.10.2012 г.
19. Свято ударної праці // Ленінська зміна. – 1969. – 30 жовтня.
20. Скибнёвская Г. КамАЗ сегодня отмечает 35-летний юбилей (Видео,текст)/ Г. Скибнёвская, О. Невядомский // “Подробности” телеканал Интер. – 16 февраля 2011 г. – [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://www.podrobnosti.ua/podrobnosti/2011/02/16/753584.html>. Дата звернення – 31.10.2012 г.
20. Студенческая стройка. В помощь комсомольскому активу. – Махачкала, 1973. – 126 с.
21. Студенческие стройотряды – важная форма интернационального воспитания молодежи. – М.:«НИИВШ», 1975. – 26 с.
22. Студенческие стройотряды (Фотоальбом). – М.:«Планета», 1978. – 250 с.
23. Студенческий отряд: вопросы и ответы. Методическое пособие по организации деятельности студенческих отрядов / сост. Е. Ф. Артемьев – М.: «Молодая гвардия», 1987. – 319 с.
24. Студенческий строительный. – М.:«Молодая гвардия», 1975. – 142 с.
25. Уваровский С. С. А стройотряды уходят дальше.../ сост. С. С. Уваровский – Магнитогорск:«МиниТип», 2004. – 179 с.
26. Ударная комсомольская стройка (Текст) // Советский экономический словарь [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economicslovar.ru/udarnaya-komsomolskaya-stroyka.html>. Дата звернення – 31.10.2012 г.
27. Чупа М. В. Весна автозавода / М. В. Чупа. – Ижевск:«Удмуртия», 1974. – 63 с.
28. Это наша с тобой биография: очерки истории студенческих строительных отрядов Харьковщины / сост М. П. Дуравкин – Харьков:«Точка»,2008.–112 с.
29. Siegelbaum L. Cars for Comrades / Lewis Siegelbaum. – New York: «Cornell University Press», 2008. – 336 p.