

КАДРЫ УРАЛЬСКОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ: ТРУДОВЫЕ РЕСУРСЫ УРАЛЗИС В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Статья посвящена анализу кадрового потенциала Уральского автомобильного завода имени И.В. Сталина, возникшего в годы Великой Отечественной войны на базе ресурсов автомобильного завода ЗИС, эвакуированного из г. Москвы. На основе архивных данных показан процесс эвакуации предприятия и его персонала. Представлена численность сотрудников завода, рассмотрен уровень квалификации рабочих, источники пополнения завода трудовыми ресурсами, возрастной и половой состав рабочих, а также способы повышения квалификации рабочих на предприятии в условиях военного времени.

Ключевые слова: трудовые ресурсы, рабочие, УралЗИС, Миасс, Уральский автомобильный завод, ЗИС, история автомобилестроения.

Создание автомобильной промышленности на Урале связано с эвакуацией промышленных предприятий в восточные регионы страны в годы Великой Отечественной войны. Именно в это время уральский тыл стал местом размещения многих предприятий стратегически важных отраслей промышленности, в том числе и автомобильной [5; 3]. Среди прочих промышленных гигантов на Урал были перемещены производственные мощности и трудовые ресурсы Московского автомобильного завода имени И.В. Сталина (ЗИС). Решением Государственного комитета обороны от 30 ноября 1941 г. значительная часть оборудования и кадров флагмана советской автомобильной промышленности были эвакуированы в уральские города: Миасс, Челябинск, Шадринск, Троицк, Ирбит. Часть мощностей завода была отправлена в Поволжье – Ульяновск [2, с. 10].

В результате машиностроительный гигант был рассредоточен на нескольких промышленных площадках. В Миассе в апреле 1942 г. началось производство двигателей и коробок переключения передач грузовиков ЗИС-5, в июле того же года было налажено производство кованых, штампованных деталей и заготовок на Челябинском кузнечнопрессовом заводе им. И.В. Сталина. В первом полугодии 1942 г. было развернуто производство карбюраторов и других узлов системы питания, охлаждения и смазки Шадринским автоагрегатным заводом (ШААЗИС). Сборку грузовиков из эвакуированного вместе с оборудованием задела деталей в мае 1942 г. освоил Ульяновский филиал ЗИСа («УльЗИС», впоследствии «Ульяновский автомобильный завод»). В дальнейшем часть оборудования из Ульяновска и других городов реэвакуировали в Москву, где ЗИС с июня 1942 г. возобновил выпуск грузовиков. Позже оставшаяся часть оборудования из Ульяновска поступила в Миасс, где на основе автомоторного производства был образован Уральский филиал ЗИСа – «УралЗИС». С июля 1944 г. новый Уральский автомобильный завод, как и московский ЗИС, стал выпускать грузовики ЗИС-5В [6, с. 161–163].

Сложнейшая военная обстановка, изменение профиля предприятий, их эвакуация сломали ранее сформированную инфраструктуру советского автомобилестроения. Так, например, южная металлургическая база (Донбасс) – основной поставщик тонкого стального листа – оказалась на оккупированной территории. Многие предприятия смежники в силу военных разрушений, а также увеличения объемов заказов для нужд оборонной промышленности не могли обеспечить автомобильные заводы комплектующими [6, с. 163].

Наиболее сложная обстановка сложилась на эвакуированных предприятиях, размещавшихся на неподготовленных площадках. Не являлся исключением и УралЗИС, начало эвакуации которого, проходило в условиях суровой уральской зимы 1941–1942 гг. В декабре 1941 г. началось комплектование будущего завода инженерно-техническими кадрами и рабочей силой. Со второй половины декабря стало поступать эвакуированное из Москвы оборудование. Вновь создаваемый завод расположили на промышленной площадке

завода № 316 Наркомата боеприпасов СССР. В годовом отчете завода за 1942 г. отмечается, что спешно погруженное оборудование прибывало на открытых железнодорожных платформах, обледеневшее, занесенное снегом и покрытое ржавчиной. Полученные материалы, оборудование и полуфабрикаты разгружались прямо в снег, без достаточного количества подъемных механизмов. Параллельно осуществлялась погрузка оборудования завода № 316. Всего работниками предприятия было разгружено 2080 вагонов с оборудованием и материалами. На разгрузку были брошены все кадровые работники завода не занятые проектированием.¹

Одновременно с оборудованием в Миасс прибывали и кадры квалифицированных рабочих московского завода. По данным на 1 января 1942 г. на предприятии насчитывалось 1561 эвакуированный работник. Из них: 1090 рабочих, 374 инженерно-технических работников (ИТР), 62 – служащих, 35 – младшего обслуживающего персонала.²

Дополнительные трудности для организации работы эвакуированного предприятия создавал острый недостаток жилья, удаленность жилых помещений от заводской площадки. Вновь прибывшие рабочие завода были расселены в близлежащих населенных пунктах: в г. Миасс, который располагался в 12 км от завода, в пристанционном поселке Труд, путь до которого составлял 5 км, а также селе Сыростан, находившемся в 22 км от промышленной площадки и заводских корпусов.³

Несмотря на тяжелые условия труда и жилищно-бытовые проблемы, численность сотрудников предприятия росла. В 1942 г. среднесписочный состав рабочих основного производства составлял 3759 чел., постоянно увеличиваясь, к 1945 г. он вырос на 86%, до 6992 чел. (См. Табл. 1). Основную долю сотрудников предприятия составляли высококвалифицированные рабочие и ИТР. Пополнение штата предприятия рабочими имело свои сложности. Заводу было трудно набрать рабочих среди населения Миасского района Челябинской области, а наряды на получение квалифицированных рабочих из других местностей страны выполнялись не в полном объеме. В этих условиях дефицит рабочих компенсировали применением сверхурочных работ и повышением производительности труда. Значительное количество квалифицированных рабочих и ИТР было переведено на предприятие с эвакуированных предприятий автомобильной промышленности вместе с оборудованием. Так, в 1944 г. из Ульяновска и Шадринска на УралЗИС вместе с оборудованием главного сборочного конвейера и ряда других цехов были переведены 214 инженерно-технических работников и 48 человек младшего обслуживающего персонала.⁴ В отличие от рабочих и ИТР количество служащих на протяжении исследуемого периода росло медленно, а в 1944 г. их количество сократилось до 248 чел., что ниже показателя 1942 г., когда было запущено производство. Для этой категории работников предприятия был характерен постоянный недокомплект. В отчете завода это положение объясняется низкой (в сравнении с рабочими) заработной платой, а также более тяжелыми бытовыми условиями (сниженные нормы снабжения продуктами питания, потребительскими товарами и прочее).⁵

Кроме основного производства завода УралЗИС – производство запчастей, комплектующих, автомобилей на предприятии существовало подсобное хозяйство. Огромное производство завода, обустройство предприятия, заготовка топлива, обслуживание транспортной инфраструктуры (железнодорожная ветка, автохозяйство завода) требовало значительных трудозатрат. Для этой цели в штате предприятия существовала непромышленная группа рабочих. По мере развития основного производства предприятия увеличивалась деятельность вспомогательных служб, вместе с ней рос и среднесписочный

¹ Объединенный государственный архив Челябинской области (ОГАЧО) Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 13. Л. 6.

² ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 13. Л. 11.

³ ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 13. Л. 11.

⁴ ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 37. Л. 165.

⁵ ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 37. Л. 166.

состав непромышленной группы рабочих. В 1942 г. их насчитывалось 464 чел., в 1943 г. – 909 чел., в 1944 г. – 997 чел., в 1945 г. – 1225 чел.¹

Таблица 1

Среднесписочный состав рабочих основного производства завода УралЗИС в 1942–1945 гг.*

Категории сотрудников предприятия	1942	1943	1944	1945
Рабочие	2674	4157	4297	5258
Инженерно-технические работники	739	973	1187	1255
Служащие	260	271	248	298
Младший обслуживающий персонал	86	90	138	145
Ученики	0	170	73	36
Итого	3759	5661	5943	6992

*Составлено по: ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 37. Л. 165; ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46. Л. 149.

Представленные в таблице 1 данные показывают, что завод постоянно наращивал количество сотрудников. Однако, немаловажным аспектом рассматриваемой темы, является вопрос об источниках комплектования кадров и причинах выбытия рабочих с завода. Для этого обратимся к данным за 1944 г. – время, когда на заводе было налажено полноценное производство автомобилей, а также 1945 г., показатели которого охватывают не только военное время (См. Табл. 2). Приведенные данные свидетельствуют о том, что основными источниками пополнения рабочей силы был перевод сотрудников с других предприятий (29,3%), мобилизация рабочих (24,0%) и сотрудников направленных из РККА (20,8%). Привлечение заводом рабочей силы без прямого участия государства имела, куда меньшие масштабы. Работники предприятия, принятые на условиях вольного найма составляли 18,2% от общего количества сотрудников завода, а вновь поступившие выпускники рабочих училищ и школ ФЗО 7,7%. Коренным образом меняется ситуация в 1945 г., когда основными источниками пополнения кадров становится вольный найм (33,0%), а также выпускники учебных заведений (29,5%). Новым явлением стало возвращение на предприятие ранее дезертировавших рабочих.

Отметим, что поступление рабочего на завод, отнюдь не гарантировало его закрепление на новом месте. На предприятии наблюдалось колоссальная текучесть кадров. (См. Табл. 3). Подсчеты показывают, что только в 1944 г. выбывшие с завода рабочие составляли 38,1% от среднесписочного состава сотрудников предприятия, или 68,7% от вновь принятых работников завода. Основными причинами выбытия рабочих с завода были увольнение работников по причине инвалидности (37,3%), а также самовольный уход с предприятия (34,6%), который квалифицировался законодательством как дезертирство. Причины такого положения, очевидны: не дооборудованные рабочие места, тяжелые условия труда, острый дефицит жилых помещений, проблемы со снабжением продовольственными и потребительскими товарами².

Не следует думать, что «бегство кадров» с автомобильного завода было чем-то необычным для промышленности. Подобное положение дел было характерно и для других промышленных предприятий Урала. По подсчетам А.А. Антуфьева, в 1941–1945 гг. с промышленных предприятий региона ежегодно «сбегало» не менее 100–150 тыс. чел. Это при том, что в целях закрепления кадров в ведущих отраслях индустрии Президиум Верховного Совета СССР 26 декабря 1941 г. принял указ «Об ответственности рабочих и служащих предприятий военной промышленности за самовольный уход с предприятий». Согласно этому указу самовольно ушедшие приравнивались к дезертирам и подвергались наказанию в виде тюремного заключения на срок от пяти до восьми лет [1, с. 262].

¹ ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46. Л. 149–150.

² ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 37. Л. 118–183; ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46. Л. 176–179; 272–272 об.

Таблица 2

Распределение рабочих и служащих, пришедших на УралЗИС в 1944–1945 гг., по источникам комплектования (человек, %)**

Источники комплектования	1944		1945	
	человек	%	человек	%
Работники, направленные из РККА	684	20,8	84	5,3
Выпускники рабочих училищ и школ ФЗО	253	7,7	463	29,5
Рабочие, переведенные с других заводов	963	29,3	121	7,7
Рабочие, направленные по трудовой мобилизации	791	24,0	293	18,7
Принято по вольному найму	600	18,2	519	33,0
Возвратилось дезертиров	0	0,0	91	5,8
Итого	3291	100,0	1571	100,0

**Составлено по: ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46. Л. 155.

В 1945 г. доля рабочих ушедших с завода хоть и снизилась, но по-прежнему оставалась высокой и составляла 18,9% от среднесписочного количества сотрудников предприятия (См. Табл. 3). Изменилась структура причин ухода. Сократился удельный вес работников выбывших по причине инвалидности (до 29,9%), а также количество дезертировавших работников (до 25,8%). Увеличился удельный вес сотрудников покинувших завод для получения образования (6,1%) и по семейным обстоятельствам (18,8%).

Рассмотрим данные о том, откуда поступали работники на завод. Для этого обратимся к отчетным данным на начало 1945 г. Из общего количества работников предприятия на 1 января 1945 г. доля коренных жителей Миасского района Челябинской области составляла 18,4%, сотрудников эвакуированных из Москвы – 24,3%, направленных из РККА – 19,3%, рабочие мобилизованные из прочих местностей СССР составляли 38,0% работников завода.¹ Представленные цифры свидетельствуют о том, что в количественном отношении подавляющую долю работников УралЗИС составляли трудовые ресурсы, мобилизованные государством. Тем не менее, главным трудовым ресурсом предприятия, позволяющим ему решать сложные производственные вопросы, по-прежнему являлись «старые кадры», прибывшие в Миасс из Москвы.

Таблица 3

Распределение работников, ушедших с УралЗИС в 1944–1945 гг., по причинам выбытия (человек, %)***

Причины выбытия	1944		1945	
	человек	%	человек	%
По семейным обстоятельствам	162	7,2	249	18,8
Инвалидность	844	37,3	395	29,9
Дезертировало	782	34,6	341	25,8
Направление на обучение	71	3,1	80	6,1
Прочие причины	403	17,8	256	19,4
Всего	2262	100	1321	100

Составлено по: ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46. Л. 155.

Мы рассмотрели количественную сторону кадрового обеспечения предприятия. Однако следует учитывать, что далеко не каждый вновь принятый на завод рабочий обладал

¹ ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 37. Л. 166.

необходимыми навыками и достаточным уровнем подготовки. Поэтому, преодоление «кадрового голода» на заводе осуществлялось не только путем увеличения количества принятых работников, но и за счет обучения рабочих непосредственно на производстве, а также организацией технических курсов повышения квалификации. Работа по техническому обучению возникла на заводе с момента его пуска в 1942 г. Обучение проводилось непосредственно в заводских цехах. В качестве преподавателей привлекались ИТР, мастера и квалифицированные рабочие, прибывшие с московского автозавода. В 1942 г. на производстве было подготовлено 2544 чел. Эта работа была продолжена и в последующие годы: в 1943 г. подготовлено 1877 чел., а в 1944 г. – 2122 чел. Обучение кадров и повышение их квалификации осуществлялось в стахановских школах, на целевых курсах и в техникуме. В 1943 г. таким способом было подготовлено 1405 чел., в 1944 г. – 2775 чел.¹

К 1944 г. на заводе имелась развитая сеть курсов по различным специальностям. На предприятии действовали курсы мастеров производства, наладчиков, водителей автомобилей, курсы повышения квалификации технологов, конструкторов, чертежников, счетоводов. Кроме сети курсов при заводе функционировало ремесленное училище № 26, школа фабрично-заводского обучения (ФЗО) № 9, автомеханический техникум с вечерним отделением на территории завода. Воспитанники перечисленных учебных заведений проходили практику на оборудовании предприятия и по окончании курса обучения пополняли заводские кадры. Только в 1944 г. завод принял 435 выпускников ремесленного училища и школы ФЗО, а также 40 выпускников автомеханического техникума г. Миасса².

В 1945 г. количество рабочих заново подготовленных в ходе производственного обучения заметно сокращается. Это связано с тем, что к этому времени завод полностью освоил цикл производства: выпускал автомобили и изготавливал к ним запасные части, а, следовательно, обладал необходимыми для этого трудовыми ресурсами. Поэтому, общее количество сотрудников вновь прошедших обучение составило 2160 чел. Из них рабочим специальностям было обучено лишь 479 чел. Окончание Великой Отечественной войны, назревшая необходимость модернизации производства требовали повышения квалификации не только рабочих принятых недавно, но и переобучения старых кадров. Среди общего количества работников предприятия прошедших обучение, значительно выросла доля рабочих повысивших квалификацию. Это показатель достиг значительного уровня – 78% (1681 чел.)³.

Масштабная деятельность предприятия по обучению кадров, которая реализовывалась в рамках образовательной политики советского государства по подготовке технических кадров, была своевременна и эффективна. В сложнейших условиях военного времени завод решал не только текущие проблемы, но и действовал на перспективу. Если посмотреть на возраст сотрудников вновь организованного завода, то его коллектив можно назвать молодым. По данным на 1944 г. работники до 16 лет составляли 2,6% от всего трудового коллектива, рабочие от 16 до 25 лет – 36,6%, от 25 до 35 лет – 29,2%, а работники от 35 лет и более – 31,6%.⁴ Для полноты описания состава трудового коллектива завода приведем данные о соотношении полов. По данным на 1945 г. основную часть трудового коллектива завода составляли мужчины, их доля составляла 62%, а женщин 38%.⁵

Подведем итоги. Рассмотренные данные позволяют сделать вывод о том, что, несмотря на тяжелейшие условия военного времени, при крайне ограниченных материальных ресурсах советскому государству удалось сохранить трудовые ресурсы и производственные мощности одного из крупнейших автомобильных предприятий страны. В результате эвакуации Московского автомобильного завода им. И.В. Сталина было организовано технологически сложное производство в тыловых районах страны. Сотрудники

¹ ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 75. Л. 10.

² ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 37. Л. 167–168.

³ ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46. Л. 155.

⁴ ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 37. Л. Л. 166.

⁵ ОГАЧО Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46. Л. 151.

предприятия, а также эвакуированное вместе с ними оборудование заложили основу для дальнейшего развития автомобилестроения в Поволжье и на Урале. Материалы о кадровом составе УралЗИС свидетельствуют, что активно используемая государством мобилизационная система комплектования кадров, а также действовавшая в стране система профессионального обучения позволяли преодолевать кадровый дефицит на стратегически важных предприятиях промышленности. Вместе с тем, нельзя не отметить, что эвакуация людей, имевшая несомненный положительный эффект, была сопряжена с тяжелейшими условиями труда и как следствие высоким уровнем травматизма, а также крайне сложными жилищными условиями, трудностями снабжения продуктами питания и потребительскими товарами.

© Пьянков С.А. Текст. 2017

Список источников

1. Антуфьев А. А. Уральская промышленность накануне и в годы Великой Отечественной войны. Екатеринбург: УрО РАН, 1992. 336 с.
2. Корман В. М. Уральский автомобильный завод // Автомобильный завод «Урал»: энциклопедия / редкол. В.М. Корман и др. Челябинск: Каменный пояс, 2009. С. 393–394.
3. Корнилов Г. Е. Эвакуация населения на Урал в годы Великой Отечественной войны // Уральский исторический вестник. 2015. № 4(49). С. 112–121.
4. Манин А. В. Уральский автомобильный: Страницы истории ордена Октябрьской революции и ордена Трудового Красного Знамени автомобильного завода имени 60-летия СССР. Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1987. 191 с.
5. Потемкина М. Н. Эвакуация в годы Великой Отечественной войны на Урал. Люди и судьбы. Магнитогорск: Магнитогорский государственный университет, 2002. 265 с.
6. Шугуров Л. М. Автомобили России и СССР. Ч. 1. М.: ИЛБИ, 1993. 256 с.

Информация об авторе:

Пьянков Степан Александрович (Россия, Екатеринбург) – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник сектора экономической истории Института истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук (620990, Россия, Екатеринбург, ул. С. Ковалевской, 16. kliostefan@mail.ru)

P'yankov S.A.

STAFF OF THE URAL AUTOMOBILE INDUSTRY: LABOR RESOURCES OF URALZIS DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

The article is devoted to the analysis of the staff capacity of the Ural Automobile Plant named after I.V. Stalin (UralZIS), established during the Great Patriotic War on the basis of the resources of the ZIS automobile plant evacuated from Moscow. Based on the archived data, the evacuation of the enterprise and its personnel is shown. The number of employees on the plant, the skill level of the workers, the sources of replenishment of the plant with labor resources, the age and sex distribution of workers is presented. As well as the ways of improving the skills of workers at the enterprise in wartime conditions.

Key words: labor resources, workers, UralZIS, Miass, Ural Automobile Plant, ZIS, history of the automotive industry.

Information about the author

P'yankov Stepan Aleksandrovich (Russia, Ekaterinburg) – Candidate of Historical Sciences, Senior Researcher of economic history department, Institute of history and archaeology of the Ural branch of the Russian academy of sciences (620990, Russia, Ekaterinburg, S. Kovalevskoy st., 16. kliostefan@mail.ru)