

ИСТОРИЯ РОССИИ

УДК 94(47).084.8+351.814.4

ПЕРСОНАЛ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР В 1945–1950 ГОДАХ

М. Ю. Мухин

Российская академия наук, Институт Российской истории,
г. Москва, Россия

В годы войны сотрудники советской авиапромышленности работали в крайне сложных условиях. Однако и с окончанием военных действий положение персонала авиапрома улучшалось весьма медленно. Простой и задержки зарплаты стали частым явлением, а реальный заработок труженников авиаиндустрии в эти годы резко упал. Это привело к существенному оттоку рабочей силы с авиазаводов. Однако к концу 1940-х гг. руководству авиапромышленности удалось переломить эту тенденцию. При этом несмотря на то, что средний уровень квалификации авиастроителей оставался сравнительно невысоким, появилась тенденция к росту удельного веса высококвалифицированных рабочих. Именно ставка на рост квалификации персонала авиапромышленности обеспечила успешный перевод советского авиапрома на массовый выпуск турбореактивной авиатехники.

Ключевые слова: «холодная война», экономическая история, авиастроение, поздний сталинизм, история трудовых отношений.

Первое послевоенное пятилетие представляет собой в истории СССР весьма специфический и очень важный для понимания генезиса советского общества период. В эти годы перед Советским Союзом стояло сразу несколько крайне сложных задач. Во-первых, было необходимо восстановить экономические ресурсы, утраченные в годы войны. Во-вторых, требовалось в очередной раз преодолеть технологическое отставание от передовых стран Запада, что было особенно важно в свете начинавшейся «холодной войны». В-третьих, насущной проблемой являлся перевод части оборонных производств на выпуск продукции гражданского потребления. Все эти задачи требовалось решать синхронно и в кратчайшие сроки.

Одним из важных аспектов многофакторных процессов, протекавших в то пятилетие в советской экономике, была динамика персонала промышленности, так как в конечном итоге именно численность и уровень квалификации персонала предприятий и определяют как количественную, так и качественную стороны индустриального производства. Анализ ситуации с промышленным персоналом СССР тех лет – это огромная тема, очевидно

требующая монографического исследования. Мы позволим себе ограничиться рассмотрением положения дел лишь в одной из отраслей советской индустрии – авиастроении. Эта отрасль относилась к числу высокотехнологичных, она существенно пострадала в годы войны, перед авиастроителями стояла задача освоения цельнометаллического турбореактивного авиастроения, т. е. – кардинальной технической модернизации. Таким образом, авиапромышленность может послужить своеобразным зеркалом, в котором адекватно отразилась ситуация в советской индустрии в целом.

Генезис кадрового состава авиаиндустрии СССР в предвоенные годы и в период Великой Отечественной войны уже был рассмотрен в отечественной историографии достаточно подробно как в масштабах всей отрасли, так и в региональном разрезе¹. К сожалению, процессы и тенденции, характерные для персонала авиапромышленности в послевоенный период освещены в историографии в куда меньшей степени. В этой работе мы рассмотрим темпы и векторы развития кадрового состава советской авиапромышленности в 1945–1950 гг. и надеемся в какой-то степени закрыть эту

¹ Тихоновец А. И. *Авиастроители*. Улан-Уде, 1989; Калмыков И. А. Подготовка новых рабочих на авиационных заводах СССР в период Великой отечественной войны 1941–1945 гг.: опыт историографии // Клио. 2015. №2(98) С.79–81; Филимонов М. А. *Зарождение и развитие авиационной промышленности в Башкирской АССР накануне и в годы Великой Отечественной войны (1939–1945 гг.)* // Вестник Восточной экономико-юридической гуманитарной академии. 2015. №2 (76) С. 147–158; Краснов А. А. *Кадровые проблемы заводов авиационной промышленности Горьковской области на завершающем этапе Великой Отечественной войны* // 70-летие Победы в Великой Отечественной войне: современное осмысление. Нижний Новгород, 2015. С. 34–37; Степанов А. С. *Авиапромышленность Ленинграда и её перестройка накануне Великой Отечественной войны* // Военно-исторический журнал. 2009. № 6. С. 9–13; Подрепный Е. И. *Эвакуация авиационного завода № 469*. // Вопросы архивоведения и источниковедения в высшей школе. Арзамас, 2012. Вып. IX. С. 200–206; *Его же*. Кадровые проблемы новых заводов авиационной промышленности СССР накануне и в первый период Великой Отечественной войны (на материалах Горьковской области) // Актуальные проблемы гуманитарных и социально-экономических наук. 2015. № 9–1. С. 117–123 и др.

Tikhonovets A. I., *Aviastroiteli*, Ulan-Ude, 1989; Kalmykov I. A., *Podgotovka novykh rabochikh na aviatsionnykh zavodakh SSSR v period Velikoi otechestvennoi voiny 1941–1945 gg.: opyt istoriografi.*, Klio, 2015, № 2 (98), S. 79–81; Filimonov M. A., *Zarozhdenie i razvitie aviatsionnoi promyshlennosti v Bashkirskoi ASSR nakanune i v gody Velikoi Otechestvennoi voiny (1939–1945 gg.)*, Vestnik Vostochnoi ekonomiko-yuridicheskoi gumanitarnoi akademii, 2015, № 2 (76), S. 147–158; Krasnov A. A., *Kadrovye problemy zavodov aviatsionnoi promyshlennosti Gor'kovskoi oblasti na zavershayushchem etape Velikoi Otechestvennoi voiny*, 70-letie Pobedy v Velikoi Otechestvennoi voine: sovremennoe osmyslenie, Nizhnii Novgorod, 2015, S. 34–37; Stepanov A. S., *Aviapromyshlennost' Leningrada i ee perestroika nakanune Velikoi Otechestvennoi voiny*, Voenno-istoricheskii zhurnal, 2009, № 6, S. 9–13; Podrepnyi E. I., *Evakuatsiya aviatsionnogo zavoda № 469*, Voprosy arkhivovedeniya i istochnikovedeniya v vysshei shkole, Vyp. IX, Arzamas, 2012, S. 200–206; Podrepnyi E. I., *Kadrovye problemy novykh zavodov aviatsionnoi promyshlennosti SSSR nakanune i v pervyi period Velikoi Otechestvennoi voiny (na materialakh Gor'kovskoi oblasti)*, Aktual'nye problemy gumanitarnykh i sotsial'no-ekonomicheskikh nauk, 2015, № 9–1, S. 117–123.

историографическую лакуну. Статья основана на документальных источниках Российского государственного архива экономики (РГАЭ), в подавляющем большинстве вводимых в научный оборот впервые.

Окончание военных действий в Европе летом 1945 г. естественным образом ставило вопрос об изменении ситуации с персоналом оборонных отраслей промышленности, в том числе и авиаиндустрии. Уже 21 июня 1945 г. было издано постановление советского правительства № 1441 «О переводе рабочих, инженерно-технических работников и служащих предприятий на нормальный рабочий день», в котором предписывалось разработать меры по переводу персонала промышленности на нормальный, т. е. восьмичасовой рабочий день и отмене массовых сверхурочных работ². Справедливости ради надо отметить, что в значительной степени это постановление осталось в области планов и мечтаний: и сверхурочные, и продлённый рабочий день ещё долго оставались характерным элементом повседневности советской промышленности³. Однако очевидно, что общий вектор, определявший характерные процессы динамики трудовых ресурсов СССР, изменился. Завершение войны и перевод не только промышленности, но и всей экономики СССР обратно на мирные рельсы имел множество как экономических, так и социальных последствий. Одним из этих следствий перехода к мирной жизни стало определённое снижение трудовой дисциплины, чётко прослеживаемое в помесечных отчётах Наркомата авиапромышленности (НКАП) за 1945 г.

Таблица 1

Трудовые показатели по труду и зарплате на предприятиях НКАП. Март-декабрь 1945.

Месяц	Средне-списочное число рабочих за месяц	Число рабочих, совершивших прогул	Прогулы (человек-дней)	Отработано тыс. человек-часов	Средний процент выполнения норм по отработанному времени (%)	Отработано сдельно (%)
январь	407245	3801	47044	91531	156,7	94,5
март	415745	3909	42633	96267	156,9	94,9
апрель	417477	2669	42047	93790	159,6	94,9
июнь	416355	4401	45707	82769	158,9	95,0
июль	415211	3984	51157	72963	161,1	94,6
август	405161	5235	83875	69890	162,0	94,8
сентябрь	391714	4924	96090	57466	158,4	94,1
октябрь	380620	4547	94323	60062	158,8	92,7

² Москва послевоенная. 1945–1947. Архивные документы и материалы. М., 2000. С. 333.

Moskva poslevoennaya. 1945–1947. Arkhivnye dokumenty i materialy. M., 2000. S. 333.

³ Там же. С. 338.

Ibid, S. 338.

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 4482. Л. 5–6, 20, 23, 26, 28, 33, 36, 39, 42, 46, 48, 52, 54, 57, 58.

Как видно из табл. 1, начиная с лета среднесписочное число рабочих в авиапромышленности начинает сокращаться, а численность прогульщиков, наоборот, расти. Но, что ещё важнее, длительность прогулов росла ещё быстрее. В результате в январе 1945 г. на одного рабочего авиаиндустрии приходилось всего 0,12 человеко-дней прогулов, а в октябре того же года – уже 0,25. Вообще надо отметить, что именно в 1945 г. ситуация с качеством работ в авиапроме начала резко ухудшаться. По заводам I Главного управления потери от брака против 1944 г. увеличились в полтора раза, а по отдельным заводам в два – два с половиной раза. При этом на большинстве заводов резко снизились удержания с виновников брака, например: по заводу № 22 – до 6 % вместо 12,6 % в 1944 г.⁴ Надо отметить, что широкие слои советского населения ожидали, что с окончанием войны положение дел с обеспечением товарами народного потребления улучшится и напряжённость труда снизится. Так, в мае 1945 г. на стол первого секретаря московского городского комитета коммунистической партии Г. М. Попова легла докладная записка из организационно-инструкторского отдела горкома, в которой в том числе говорилось, что трудящиеся города надеялись на переход в ближайшее время на 8-часовой рабочий день, отмену военного налога, улучшение снабжения продуктами и товарами народного потребления. Эти настроения были характерны и для сотрудников авиапредприятий, расположенных в Москве⁵. Во второй половине 1940-х гг. на авиазаводах, как и на других предприятиях страны, нередко задерживали зарплату. Например, в сентябре 1946 г. в горком поступил сигнал, что на заводе № 381 зарплата систематически задерживается на 6–10 дней. В научно-исследовательском институте № 1 (входил в систему Министерства авиапромышленности (МАП)) в сентябре из-за несистематической выплаты зарплаты ряд сотрудников остались с неотоваренными карточками за август и даже за июль⁶.

Одновременно ухудшалась ситуация и с эффективностью использования наличной рабочей силы. Если численность среднесписочного числа рабочих за январь–октябрь снизилась на 6,5 %, то длительность отработанного за месяц рабочего времени упала за тот же период на 34,5 %. С учётом того, что средний процент выполнения норм по отработанному времени на фоне столь существенного спада отработанного времени к октябрю вер-

⁴ *Подрепный Е. И.* *Авиационная промышленность СССР в годы «Холодной войны» (Отечественное самолётостроение во второй половине 1940-х – 1960-е годы)*. Арзамас, 2011. С. 50.

Podrepnii E. I., Aviatcionnaya promyshlennost' SSSR v gody «Kholodnoi voiny» (Otechestvennoe samo-letostroenie vo vtoroi polovine 1940-kh – 1960-e gody), Arzamas, 2011, S. 50.

⁵ Москва послевоенная. 1945–1947. С. 47, 54.

Moskva poslevoennaya. 1945–1947, S. 47, 54.

⁶ Там же, С. 179.

Ibid, S. 179.

нулся к значениям, характерным для начала года, можно утверждать, что вышеописанная коллизия стала результатом нараставшего расслоения рабочих авиазаводов по степени выполнения нормы – кто-то стал перевыполнять норму ещё больше, а кто-то, напротив, перестал и вовсе справляться с нормой выработки. Более наглядно эта ситуация представлена в табл. 2:

Таблица 2

Выполнение норм выработки сельщиками по НКАП в январе – октябре 1945 г. (%)

Месяц	до 99%	100–119%	120–149%	150–199%	2 и более норм
январь	6,0	20,6	25,2	26,0	22,2
февраль	6,1	19,9	24,6	26,7	22,7
март	5,2	20,0	24,8	27,2	22,8
апрель	4,7	18,8	25,0	27,5	24,0
июнь	5,9	19,9	24,1	26,7	23,4
июль	6,3	20,1	23,5	26,4	23,7
август	6,5	20,7	23,5	25,0	24,4
сентябрь	6,9	21,6	23,0	24,0	24,5
октябрь	7,5	20,9	22,4	24,4	24,8

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 4482. Л. 6, 18, 23, 25, 36, 42, 46, 52, 57.

Очевидно, что число не выполнявших норму выработки рабочих упало до минимальных значений в апреле, после чего оно не просто выросло, а на 1,5 % превысило значения начала года. При этом с апреля начался рост удельного веса группы рабочих, выполнявших норму или перевыполнявших её не более чем на 19 %, но началось медленное сокращение доли сотрудников, систематически перевыполнявших норму на 120–199 %. При этом удельный вес «лидеров», уверенно выдававших по 200 и более процентов нормы выработки, пусть медленно, но рос.

Как уже отмечалось выше, переход к мирной жизни для авиапромышленности означал в том числе резкое сокращение численности персонала, к 1 сентября 1946 г. снизившейся до 285 тыс. чел. Руководство СССР хорошо понимало и причины, и последствия масштабного спада численности авиапрома и по мере сил пыталось воспрепятствовать такому развитию событий. Так, уже 25 мая 1945 г. Государственный комитет обороны СССР в связи с частичным переходом заводов и фабрик с военной на гражданскую продукцию разрешил народным комиссарам и директорам предприятий на период освоения новых видов производства выплачивать рабочим в течение 1–2 месяцев по решению народного комиссара в зависимости от сложности нового производства (где это было необходимо) среднюю заработную плату по фактическому заработку за последние три месяца⁷. Види-

⁷ См.: Постановление Государственного Комитета обороны 25 мая 1945 г. О мероприятиях по перестройке промышленности в связи с сокращением производства вооружения // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам 1917–1967. Сборник документов за 50 лет. М., 1968. Т. 3. С. 231–232.

мо, таким путём предполагалось остановить или хотя бы уменьшить масштабы оттока персонала с оборонных предприятий (и авиазаводов – в том числе), однако, как видим, существенного эффекта это решение не принесло. Правда, затем руководству авиапрома удалось переломить тенденцию, и в 1947 г. среднемесячная численность сотрудников авиапромышленности составляла около 304 тыс. чел.⁸, но и это было явно недостаточно для выполнения производственной программы по выпуску авиатехники. Так, уже в январе 1947 г. министр авиапромышленности М. В. Хруничев рапортовал И. В. Сталину о том, что в последние годы резко возросло значение обеспеченности самолётов различной радиоаппаратурой – радиостанциями, локаторами, приборами «слепой посадки» и т. п. На этом фоне совершенно абсурдным выглядело положение дел, при котором авиапром был вынужден сокращать сотрудников приборостроительных заводов, ввиду ограниченности фонда продовольственных карточек. На этом основании Хруничев настаивал на выделении авиаиндустрии дополнительно продовольственных фондов на 26800 чел.⁹ Так или иначе, но к 1948 г. крупнейшие советские авиазаводы подошли с численностью персонала, существенно уступававшей пиковым значениям 1943 г.

1 января 1948 г. был проведён единовременный учёт рабочих МАП¹⁰. С учётом того, что ранее аналогичные «переписи кадрового состава» проводились НКАП в мае 1941 г. и в январе 1945 г., сравнительный анализ результатов этих единовременных учётов позволяет сделать некоторые выводы об основных тенденциях развития кадрового состава авиапромышленности в первое послевоенное пятилетие (см. табл. 3).

Таблица 3

Удельный вес численности работающих по возрастам (%)

		Дата	до 18 лет	18– 25 лет	26– 35 лет	36– 49 лет	50 лет и старше
Всех работающих на промпредприятиях	Мужчин	01.01.45	12,1	27,4	30,4	24,1	6,0
		01.01.48	4,9	32,0	27,8	28,4	6,9
		05.05.49	4,6	32,5	26,4	29,4	7,1
	Женщин	01.01.45	10,4	42,9	26,8	16,3	3,1
		01.01.48	3,4	42,9	27,5	21,8	4,1

Postanovlenie Gosudarstvennogo Komiteta oborony 25 maya 1945 g. O meropriyatiyakh po perestroike promyshlennosti v svyazi s sokrashcheniem proizvodstva vooruzheniya, Resheniya partii i pravitel'stva po khozyaistvennym voprosam 1917–1967. Sbornik dokumentov za 50 let, M., 1968, T. 3, S. 231–232.

⁸ Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 8044. Оп. 1. Д. 3219. Л. 29.

Russian State Archive of Economics (RGAE), F.8044, Op. 1, D. 3219, L. 29,

⁹ Там же. Д. 3220. Л. 18.

Ibid, D. 3220, L. 18.

¹⁰ Там же. Д. 3282. Л. 4.

Ibid, D. 3282. L. 4.

		05.05.49	2,9	40,9	28,4	23,4	4,4
Рабочих	Мужчин	01.01.45	13,0	32,6	27,6	21,0	5,8
		01.01.48	5,1	38,8	25,5	24,4	6,2
		05.05.49	5,0	39,0	24,5	25,3	6,2
	Женщин	01.01.45	11,2	43,9	25,4	16,5	3,0
		01.01.48	3,4	45,6	26,0	21,1	3,9
		05.05.49	2,7	44,4	26,5	22,6	3,8

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 3282. Л. 6. Все данные, относящиеся к 1949 г., вписаны карандашом.

Сопоставление данных 1945 и 1948–49 гг. позволяет судить о том, что на протяжении послевоенного пятилетия доля несовершеннолетних сотрудников промышленных предприятий («до 18 лет») неуклонно сокращалась, зато возрастал удельный вес работников старше 36 лет. Обращает на себя внимание и то, что в этот период в персонале авиапрома снижался удельный вес мужчин в возрасте 26–35 и возрастал удельный вес женщин этого возрастного диапазона. Очевидно, здесь мы наблюдаем результат демографических потерь в годы войны: 30-летние мужчины постепенно переходили в следующую возрастную группу, а поколение, которому в 1945 г. было 22–27 лет, понесло тяжёлые потери на фронтах Великой Отечественной войны, поэтому удельный вес мужчин среднего возраста сократился. В возрастной группе «18–25 лет» удельный вес мужчин, наоборот, вырос, так как через порог совершеннолетия переступило поколение, не успевшее на поля сражений. Помимо сокращения удельного веса несовершеннолетней молодёжи, происходили существенные количественные изменения внутри этого слоя (см табл. 4).

Таблица 4

Количество рабочей молодёжи по возрастным группам

Дата	Всего по МАП - сотрудников до 18 лет	Из них:							
		мужчины				женщины			
		всего	в том числе			всего	в том числе		
			до 14 лет	14-15 лет	16-17 лет		до 14 лет	14-15 лет	16-17 лет
01.01.45	50622	3235	60	570	2604	1826	15	245	1564
		9	6	9	4	3	9	5	9
01.01.48	13696	9475	9	662	8804	4221	6	227	3988
05.05.49	18854	1293	16	101	1190	5923	1	376	5546
		1		1	4				
05.05.50	13055	9611	4	371	9236	3444	1	77	3366

Источник: РГАЭ. Ф.8044. Оп.1. Д.3282. Л.8., Д.3513. Л.6. Строка «05.05.49» вписана карандашом.

Таким образом, количество несовершеннолетних сотрудников авиапромышленности сокращалось, но в 1949 г., продолжая сокращаться в цифрах относительных, оно начало расти в цифрах абсолютных. Впрочем, как показывают материалы 1950 г., этот рост не имел долговременного характера. Причём одновременно наблюдалась и ещё одна тенденция: практически полностью сошло на нет использование на авиазаводах труда работников моложе 14 лет, да и подростков в возрасте 14–15 лет на авиапредприятиях было не так уж много.

В годы войны отток мужчин призывных возрастов в действующую армию привёл к резкому увеличению удельного веса женщин на авиапредприятии (см. табл. 5).

Таблица 5

Освоение женщинами ведущих производственных профессий, (%)

	Удельный вес в данной категории на 01.01.1945	Прирост удельного веса в данной категории по сравнению с 01.05.1941
Станочники	40,0	170,9
В том числе:		
Токари	25,1	237,7
Фрезеровщики	43,4	178,8
Шлифовщики	62,8	153,5
Револьверщики	66,2	110,1
Штамповщики и кузнецы	42,0	161,1
Слесари всех специальностей	12,0	226,9
Наладчики станков	19,5	269,1
электромонтёры	15,3	238,8

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 2873. Л. 9.

Очевидно, что, хотя удельный вес женщин среди, скажем, наладчиков станков, остался незначительным, его рост по сравнению с довоенным уровнем превысил отметку в 3,5 раза. Было бы логичным предположить, что в послевоенный период доля женского труда в авиапромышленности резко сократится, однако факты демонстрируют иную картину (см. табл. 6).

Таблица 6

Удельный вес женщин, работающих на производстве на авиапредприятиях по категориям персонала

	01.01.1945	01.01.1948	05.05.1949	05.05.1950
Всего в промпредприятиях	41,0	41,4	41,6	43,2
из них:				
рабочих	39,5	40,1	40,6	42,7
ИТР	21,2	23,1	22,8	23,8
служащих	83,2	77,1	76,1	77,6

учеников	37,4	37,8	46,6	45,7
Младший обслуживающий персонал и вневедомственная охрана (МОП и ВВО)	68,0	67,2	66,5	67,9

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 3282. Л. 9., Д. 3513. Л. 11. Графа «05.05.1949» вписана карандашом.

Как видим, доля женщин сократилась разве что в категории «служащие», но в целом использование женского труда в МАП осталось на прежнем уровне. Более того, в 1950 г. даже намечилось определённое увеличение удельного веса женского труда в авиапромышленности.

Однако очевидно, что для масштабов авиавыпуска ключевое значение имело не столько гендерное распределение сотрудников авиаиндустрии, сколько их квалификация и опытность, которые в первом приближении определяются стажем работы в авиапромышленности. В этом плане динамика развития кадров авиапрома имела следующий вид (см. табл. 7):

Таблица 7

Удельный вес различных групп сотрудников авиапромышленности в зависимости от стажа их работы (%)

	до 3 лет		3-5 лет		5-10 лет		10-25 лет		свыше 25 лет	
	01.01.48	05.05.49	01.01.48	05.05.49	01.01.48	05.05.49	01.01.48	05.05.49	01.01.48	05.05.49
мужчины										
рабочие	36,9	41,4	14,4	11,9	37,0	33,0	11,6	13,6	0,1	0,1
ИТР	25,3	25,4	7,7	9,6	39,1	33,7	27,5	30,8	0,4	0,5
служащие	43,9	41,8	13,6	13,8	28,2	29,2	14,1	14,8	0,2	0,4
МОП и ВВО	52,4	49,7	15,7	16,0	25,2	26,3	6,5	7,8	0,2	0,2
Всего	36,6	39,8	12,8	11,4	35,9	32,1	14,5	16,5	0,2	0,2
женщины										
рабочие	39,1	42,6	19,3	14,5	35,6	36,0	6,0	6,9	-	-
ИТР	32,4	33,6	16,3	13,3	40,4	40,4	10,8	12,7	0,1	-
служащие	41,0	40,8	19,3	15,6	34,0	36,6	5,7	7,0	-	-
МОП и ВВО	46,7	49,0	20,4	17,0	28,9	28,6	3,9	5,4	0,1	-
Всего	40,6	43,7	18,8	14,4	34,5	34,8	6,1	7,1	-	-
Всех работающих на промпредприятиях	38,3	41,4	15,3	12,6	35,3	33,3	11,0	12,6	0,1	0,1

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 3282. Л. 7. Все данные за 1949 г. вписаны карандашом.

Очевидно, что за пять послевоенных лет удельный вес «новых» рабочих, стаж которых был менее 3 лет, несколько вырос. Точно так же подросла доля ветеранов, проработавших на авиазаводах по 10–25 лет. Но прирост этих групп означал сокращение средних по продолжительности стажа групп тружеников авиапрома – «от 3 до 10 лет». Казалось бы, такое распределение групп сотрудников по стажу в авиапромышленности должно было привести к аналогичному распределению и групп авиастроителей по квалификации, но на самом деле оно имело несколько иной вид. К сожалению, в нашем распоряжении есть данные о распределении по разрядам тарифной сетки только для рабочих, однако, с учётом превалирования в персонале авиапромышленности именно этой категории тружеников, думается, выводы, сделанные на основании табл. 8 можно смело распространять на ситуацию в авиапромышленности в целом.

Таблица 8

Распределение рабочих авиапредприятий по разрядам тарифной сетки (% от общего числа)

	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
01.01.45	4,3	31,0	26,5	20,0	12,5	4,8	0,9
01.01.48	2,2	25,1	26,3	23,3	15,4	6,5	1,2
05.05.49	1,3	23,6	25,7	24,7	16,1	6,9	1,7
05.05.50	1,0	22,4	25,4	25,6	16,5	7,1	2,0

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 3282. Л. 12., Д. 3513. Л. 17. Строка «05.05.49» вписана карандашом.

Как следует из табл. 8, в послевоенное пятилетие наблюдался неуклонный рост удельного веса высококвалифицированных рабочих V–VIII разряда тарифной сетки, а доля низкоквалифицированных рабочих наоборот, снижалась. Так, удельный вес рабочих II разряда за 1945–1950 гг. сократился в 4,3 раза, а III категории – почти в полтора. Доля тружеников авиапромышленности IV разряда тарифной сетки практически не изменилась, а вот представительство авиастроителей V–VIII разрядов выросло, и существенно. В то же время нельзя упускать из вида, что в 1950 г. на сотрудников II–IV разрядов всё ещё приходилось более 70 % всего персонала авиапромышленности – до кардинальных изменений в уровне квалификации авиастроителей было далеко. С учётом вышеприведённого анализа групп сотрудников авиаиндустрии по стажу работы следует признать, что рост квалификации авиастроителей мог быть достигнут только и исключительно за счёт особого внимания к обучению персонала. Судя по всему, учтя опыт времён Великой Отечественной войны, руководство советской авиапромышленности поставило работу по повышению квалификации сотрудников авиаиндустрии на первый план и добилось в этом отношении немалых успехов.

Наконец, если рассматривать динамику роста квалификации сотрудников авиаиндустрии в целом, без разделения по гендерному или возрастному принципу, то мы получим следующую картину (см. табл. 9).

Таблица 9

Состав рабочих по разрядам (%)

	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
1945	4,3	31,0	26,5	20,0	12,5	4,8	0,9
1948	2,2	25,1	26,3	23,3	15,4	6,5	1,2
1950	1,0	22,4	25,4	25,6	16,5	7,1	2,0

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 3513. Л. 17.

Налицо очевидный рост удельного веса рабочих V–VIII разрядов при синхронном снижении представительства малоквалифицированной рабочей силы.

Одним из эффективных методов повышения интенсивности труда в авиапромышленности, апробированных руководством НКАП в годы войны, стало форсированное внедрение сдельной формы оплаты труда (см. табл. 10).

Таблица 10

Распространение сдельной и сдельно-прогрессивной оплаты труда в НКАП на 01.01.1945.

	Всего по НКАП, в том числе:	В основных цехах	Во вспомогательных цехах
Сдельщики (% ко всем рабочим)	68,2	75,3	54,6
Сдельщики на прогрессивке (% ко всем сдельщикам)	28,3	35,7	8,7

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 2873. Л. 12.

Таким образом, распространение сдельщины к 1945 г. существенно превысило 62 %, характерных для НКАП в 1938–39 гг.¹¹ В послевоенный период эта тенденция получила дальнейшее расширение. Так, на 1 мая 1948 г. удельный вес сдельщиков по МАП достиг отметки 69 %, но на 5 мая 1949 г. откатился к 66,1 %. При этом удельный вес прогрессивной сдельщины по отношению ко всем сдельщикам составлял на 01.01.45 г. – 28,3 %, на 01.05.48 г. – 40,1 %, а 05.05.49 г. – 43,6 %. Синхронно росло и применение премиальных систем стимулирования труда. Так, на январь 1945 г. число сотрудников авиапрома, охваченных различными премиальными системами, составляло 68,2 % от всех повременщиков, а на май 1948

¹¹ Мухин М. Ю. *Авиапромышленность СССР в 1921–1941 гг.* М., 2006. С. 223. Mukhin M.Yu., *Aviapromyshlennost' SSSR v 1921–1941 gg.*, М., 2006. S. 223.

– 77,4 %¹². Всего в послевоенное пятилетие ситуация с применением в авиапромышленности сдельной, сдельно-прогрессивной и премиальной систем оплаты труда выглядела следующим образом (см. табл. 11):

Таблица 11

Удельный вес сдельщиков по МАП

	Сдельщиков	Сдельщиков на прогрессивке (в % от числа сдельщиков)	На премиальных системах (в % от числа повременщиков)
01.01.1945	68,2	28,3	68,2
01.05.1948	69,0	40,1	77,4
05.05.1950	67,2	53,2	88,6

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 3513. Л. 18–20.

Как видим, пройдя пик в 1948 г., в дальнейшем число собственно сдельщиков начало снижаться. Зато нарастающими темпами внедрялись сдельно-прогрессивные и премиальные системы оплаты труда.

Величина ставки одного и того же разряда на авиазаводе могла существенно колебаться даже в пределах одного региона. В 1948 г. на 16 авиапредприятиях Москвы для повременщиков I разряда одновременно применялось 8 ставок, причём минимальная из них составляла 115,4 коп./час, а максимальная – 145,1 коп./час.¹³ Особой проблемой было то обстоятельство, что большинство норм выработки определялось эмпирически – эти нормы являлись нормами на основании «так принято», а не на базе каких-то вычислений или рекомендаций органов по контролю техники безопасности или научной организации труда. На 1 мая 1949 г. всего в системе предприятий и учреждений МАП существовало 5039197 норм, из них лишь 1945130 (38,6 %) были расчётные¹⁴, остальные были рассчитаны «на глазок». Так или иначе, не вызывает сомнения, что к концу 1940-х гг. менеджмент советской авиапромышленности добился существенных успехов в деле повышения производительности труда (см. табл. 12).

Таблица 12

Численность и фонд зарплаты персонала промпредприятий МАП

	1940	1945	1946	1947	1948	1949
Весь персонал	432535	564057	462438	437168	453089	491781

¹² РГАЭ. Ф.8044. Оп.1. Д.3282. Л.13.

RGAE. F.8044. Op.1. D.3282. L.13.

¹³ Там же, Д. 3513. Л. 14.

Ibid, D. 3513. L. 14.

¹⁴ Там же, Д. 3346. Л. 231.

Ibid, D. 33346. L. 231.

промпредприятий (чел.)						
Промышленно- производствен- ный персонал в том числе:	412541	522882	422954	397882	414358	453768
рабочие	278495	377376	293989	278423	298543	453762
ИТР	50515	81371	73039	69088	67791	70487
служащие	29798	24411	22702	21137	19837	20173
МОП	8317	6661	5202	4813	3935	3563
ученики	25853	12943	8312	7867	8544	11303
ВВО	19563	20120	19710	16554	15705	15996
непромышленный персонал	19994	41175	39484	39286	38731	38019
выработка на 1 рабочего (руб.)	21955	31501	16354	22235	27108	31188
Фонд заработной платы (тыс. руб.) персонал промпредприятий	246810 0	471700 0	375930 0	408500 0	429700 0	483125 1
Фонд заработной платы промыш- ленно- производствен- ного персонала в т.ч.:	238630 0	458800 0	355960 0	385470 0	405550 0	458142 0
рабочие	154130 0	294430 0	223730 0	251300 0	271180 0	316820 9
ИТР	537100	125790 0	101670 0	102320 0	103390 0	108501 5
служащие	161400	177200	164200	170800	166400	172837
МОП	21900	20700	17100	20000	16900	15577
ученики	46800	32500	24000	29200	32600	42940
ВВО	77800	95400	100300	98500	93900	96842
непромышленный персонал	81800	189000	199700	230300	241500	249831

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 3346. Л. 230, 238.

Как видно из табл.12, хотя к концу десятилетия спад численности персонала, достигший максимального значения в 1947 г., был преодолён, даже к 1949 г. персонал авиаиндустрии был меньше, чем в 1945 г. Легко заметить, что в 1945–1946 гг. динамики численности персонала авиапромышленности и фонда заработной платы имели схожую направленность. Однако в 1947 г. численность сотрудников авиаиндустрии продолжала снижаться, а фонд зарплаты, напротив, пошёл на подъём. При этом численность персонала за 1946–1949 г. возросла всего на 3 %, а объём фонда

заработной платы – на 28,5 %. В то же время выработка на одного рабочего за этот же период практически удвоилась, поэтому опережающий рост фонда заработной платы не должен вызывать удивления. При этом нельзя упускать из вида, что выработка удвоилась по сравнению с 1946 г., т. е. сначала мы наблюдаем очень резкое падение выработки, и только потом начинается её бурный рост. В этом плане более иллюстративным было бы сравнение с 1944 г. как с последним полным годом войны (см. табл. 13):

Таблица 13

Индекс производительности труда авиапромышленности за 1940-1948 гг.

	1940	1944	1948
Валовая продукция (тыс. руб.)	6167801	15713600	8002619
среднемесячная численность рабочих	281075	394354	300197
выработка на 1 рабочего в год (руб.)	21943	39847	26658

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 4014. Л. 37.

Легко заметить, что выработка на одного рабочего в 1948 г. составляла лишь 67 % от уровня 1944 г. Важно отметить, что резкий рост выработки на одного рабочего начался в 1947 г., – видимо, на 1945–1946 гг. пришёлся период реорганизации авиапроизводства, в ходе которого индивидуальная выработка падала.

Именно поэтому имеет смысл более пристально рассмотреть изменения, которые произошли с персоналом авиапромышленности на переломе 1946–1947 гг. Начать анализ ситуации, видимо, надо с констатации факта, что сотрудники авиазаводов по уровню официальных доходов на тот момент, как и в годы войны, мало отличались от советского индустриального персонала вообще. Среднемесячная зарплата рабочего на авиапредприятии составляла (без вычетов) 640 руб., а средняя по Москве – 652¹⁵. Инженеры на авиазаводах получали несколько больше среднемосковского уровня, но разница была невелика – 1160 руб. против 1080.

Таблица 14

Основные показатели выполнения плана по труду в авиапромышленности в 1946-1947 гг.

	1946	1947
Рабочих	290839	279008
учеников	8152	8082
ИТР	71946	69719

¹⁵ Москва послевоенная. 1945–1947. С. 363.
Moskva poslevoennaya. 1945-1947, S. 363.

служащих	22363	21422
МОП и ВОХР	19261	16740
всего – среднесписочного персонала	417650	399796
Общее число проработанных всем рабочими человеко-часов (тыс.)	588735	578148
среднегодовая выработка на 1 рабочего (руб., в неизменных ценах)	16521	22658
Среднегодовая зарплата в руб.		
рабочего	7678	9070
учеников	2914	3695
ИТР	13927	14799
служащих	7220	8063
МОП и ВОХР	3298	4159

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 4014. Л. 22.

Что бы получить представление о покупательной способности трудящихся авиапромышленности в те годы, будет целесообразно привести так называемые «единые цены», введённые в 1947 г. после отмены карточной системы. По этим, новым, ценам 1947 г. мясо стоило 30 руб. за кг., рыба – 12 руб., масло животное – 62 руб., сахар-песок – 13,5 руб., картофель – 1 руб., хлеб ржаной – 3 руб., ткань «бостон» – 295 руб. за метр, сатин – 13,9 руб., галоши мужские – 45 руб. за пару¹⁶. В 1947 г. рабочий на свою зарплату мог относительно неплохо питаться, но уже приобретение отреза ткани на костюм становилось для него весьма существенной тратой, копить на которую требовалось достаточно долго. Впрочем, надо учитывать, что вышеприведённые значения зарплат имели характер «оценки сверху» – т. е. из этих сумм следует ещё вычесть разнообразные налоги, добровольно-принудительные траты и т. п. Выше мы уже упоминали, что в первое послевоенное пятилетие на авиазаводах случались задержки с выдачей зарплаты. Но даже если зарплату выдавали вовремя, её могли попросту не выдать. В справке управления наркомата государственной безопасности (НКГБ) по Москве о ситуации на московских предприятиях приводится конкретный прецедент, имевший место на авиазаводе № 381 в начале 1946 г.: рабочий-револьверщик (т. е. работавший на револьверном станке) за месяц отработал 55 час., а ещё 113 час. рабочего времени простаивал. В результате его месячный заработок составил 260 руб., из которых 150 руб. было удержано на обязательный государственный займ, на налоги – ещё 20 руб., и 100 руб. было выплачено рабочему в аванс. Таким образом, по итогам месяца, револьверщик остался должен заводу ещё 10 руб.¹⁷ Значит, рабочий вполне мог получить «на руки» лишь аванс, составлявший около трети заработка. Разумеется, такое положение дел

¹⁶ Там же, С. 265.

Ibid, S. 265.

¹⁷ Там же, С. 348.

Ibid, S. 348.

вызывало крайнее возмущение сотрудников авиапромышленности, которое они не стеснялись высказывать вслух. Практически все сотрудники авиазаводов, суждения которых были собраны в московском управлении государственной безопасности, сходились во мнении, что в первые послевоенные годы их материальное положение существенно ухудшилось по сравнению с периодом войны.

Однако, вернёмся к табл. 14. Очевидно, что в 1947 г. по сравнению с предыдущим годом сократилось и численность персонала, и количество рабочих, и длительность отработанного всеми рабочего времени. В то же время численность рабочих снизилась на 4 %, а длительность отработанного времени – лишь на 2 %, т. е. интенсивность работы каждого человека несколько возросла. Впрочем, прирост этот был не велик (в 1946 г. на одного рабочего пришлось 2024 отработанных часа, а в 1947 – 2072, т. е. отработанное за год время выросло всего на 2,4 %) и явно не мог иметь решающего значения. Синхронно официальная средняя годовая зарплата рабочего возросла на 18 %, что говорит о повышении качества и сложности работ. Не вызывает сомнений, что повышение выработки на одного рабочего в 1947 г. на 37 % за один год (!) не может быть объяснено повышением интенсивности труда – это, безусловно, стало результатом повышения качества и уровня квалификации работ. Таким образом, в 1946–1947 гг. интенсивность труда тружеников авиапрома резко возросла, но при этом денежное вознаграждение, не официально декларируемое, а получаемое «на руки», существенно снизилось.

Обращает на себя внимание, что прирост численности сотрудников авиаиндустрии обеспечивался едва ли не только за счёт наращивания числа рабочих: численность ИТР почти не росла, а остальные группы сотрудников авиапредприятий вообще не составляли значимой доли в суммарной численности персонала МАП. Ещё одним небезынтересным наблюдением является тот факт, что численность рабочих по МАП в целом начала расти только с 1948 г., а в 1949 г. масштабы увеличения рабочих по МАП стали особо впечатляющими. Однако если рассматривать ситуацию только по промышленным предприятиям, то рост численности рабочих начался в 1947 г. и шёл приблизительно одинаковыми темпами следующие три года. Очевидно, в 1947–1948 гг. наблюдался процесс перетекания рабочих с различных научно-исследовательских и подсобных производств на промышленные предприятия. В этом плане будет целесообразно рассмотреть ситуацию с оплатой труда в различных сегментах авиапромышленности.

Таблица 15

Отчёт о численности рабочих и зарплате за 1948 г. по МАП

	Численность рабочих и служащих	Фонд заработной платы (руб.)	Средняя заработная плата (руб. в год)
Всего по МАП,	650369	6233868	9515

в т.ч.:			
Промышленность	460955	4377213	9458
строительство	55614	402281	7185
Транспорт	1807	18359	10113
Научно-исследовательские организации	95338	1201643	12428
Учреждения по подготовке кадров	2707	35204	12631

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 3346. Л. 30.

Как видим, средняя заработная плата на транспорте, в научно-исследовательских организациях и учебных учреждениях была выше. Поэтому перетекание рабочих на промышленные предприятия в определённой мере объясняет относительно малый рост фонда заработной платы.

Ближе к концу первого послевоенного пятилетия ситуация с использованием рабочей силы начала улучшаться. Важным достижением заводской администрации в этот период стало существенное сокращение простоев и относительно редкое использование сверхурочных работ. Выше мы приводили отзывы рабочих, сетовавших на то, что, в том числе и из-за постоянных простоев, их реальный заработок существенно меньше сумм, которые они получали «на руки» в годы войны. Теперь потери от простоев были явно меньше.

Таблица 16

**Сведения о простоях и сверхурочных по МАП
в % к отработанному времени за 1948 г.**

	1948 г. в целом	I квартал	II квартал	III квартал	IV квартал
% сверхурочных	1,6	2,2	1,6	1,3	1,5
% простоев	0,9	1,4	0,8	0,6	0,9

Источник: РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 3346. Л. 5.

При этом основные потери рабочего времени приходились на пропуски по состоянию здоровья. Так, в 1949 г. по графе «по болезни» проходило 3,4 % всего пропущенного времени; по графе «в связи с родами» – 0,8 %; «разрешённые законом» – 0,7 %; «с разрешения администрации» – 0,9 %¹⁸.

Подведём итоги. Разумеется, труженики авиапромышленности надеялись, что окончание военных действий принесёт им ослабление бытовых невзгод. Однако на практике эти надежды оправдались далеко не сразу и не в полной мере. Возврат к 8-часовому рабочему дню и отказ от сверх-

¹⁸ РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 3346. Л. 232.
RGAE, F. 8044, Op. 1, D. 3346, L. 232.

урочных работ растянулись на достаточно длительный период, а задержки зарплаты приняли массовый характер. Реорганизация производства, связанная с переходом на выпуск реактивных самолётов, привела к массовым простоям. В результате реальный заработок большинства рабочих авиазаводов резко упал. Начался массовый отток сотрудников с авиапредприятий и вообще из системы МАП. Тем не менее нельзя не отметить и позитивные тенденции, характерные для этого пятилетия. К концу 1940-х гг. менеджменту советской авиаиндустрии удалось стабилизировать численность персонала, причём, если удельный вес женщин среди авиастроителей незначительно, но вырос, то численность несовершеннолетних сотрудников МАП резко сократилась. Особенно важным представляется тот факт, что за счёт целенаправленной политики руководства авиастроительной отрасли начался планомерный рост квалификации авиастроителей. Хотя даже к 1950 г. основную массу рабочих авиазаводов составляли труженики средней квалификации (II–IV разряды тарифной сетки), однако удельный вес сотрудников V–VIII разрядов начал резко расти. Очевидно, что именно этот фактор и обеспечил советскому авиастроению кардинальный рывок в 1950-х гг.

Список литературы:

1. *Калмыков И. А.* Подготовка новых рабочих на авиационных заводах СССР в период Великой отечественной войны 1941–1945 гг.: опыт историографии // Клио. 2015. № 2 (98). С. 79–81
2. *Краснов А. А.* Кадровые проблемы заводов авиационной промышленности Горьковской области на завершающем этапе Великой Отечественной войны // 70-летие Победы в Великой Отечественной войне: современное осмысление. Нижний Новгород, 2015. С. 34–37.
3. *Подрепный Е. И.* Эвакуация авиационного завода № 469 // Вопросы архивоведения и источниковедения в высшей школе. Вып. IX. Арзамас, 2012. С. 200–206.
4. *Подрепный Е. И.* Кадровые проблемы новых заводов авиационной промышленности СССР накануне и в первый период Великой Отечественной войны (на материалах Горьковской области) // Актуальные проблемы гуманитарных и социально-экономических наук. 2015. № 9–1. С. 117–123.
5. *Подрепный Е. И.* Авиационная промышленность СССР в годы «Холодной войны» (Отечественное самолётостроение во второй половине 1940-х – 1960-е годы). Арзамас, 2011.
6. *Степанов А. С.* Авиапромышленность Ленинграда и её перестройка накануне Великой Отечественной войны // Военно-исторический журнал. 2009. № 6. С. 9–13.
7. *Тихоновец А. И.* Авиастроители. Улан-Уде. 1989.
8. *Филимонов М. А.* Зарождение и развитие авиационной промышленности в Башкирской АССР накануне и в годы Великой Отечественной войны (1939–1945 гг.) // Вестник Восточной экономико-юридической гуманитарной академии. 2015. № 2 (76). С. 147–158.

PERSONNEL OF THE USSR AIR INDUSTRY IN 1945–1950

M. Yu. Mukhin

Institute of Russian History of the Russian Academy of Sciences
Moscow, Russia

During the war years, the employees of the Soviet aviation industry worked in extremely difficult conditions. However, even with the end of hostilities, the position of Aviaprom personnel improved very slowly. Downtime and salary delays have become a frequent phenomenon, and the real earnings of the workers of the aviation industry have fallen sharply in these years. This led to a significant outflow of labor from aircraft factories. However, by the end of the 1940s, the management of the aircraft industry managed to reverse this trend. At the same time, despite the fact that the average level of qualification of aircraft builders remained relatively low, there was a tendency to increase the proportion of highly skilled workers. It was the rate on the increase in the qualifications of the personnel of the aircraft industry that ensured the successful transfer of the Soviet Aviation Industry to the mass production of turbojet aircraft.

Key words: *Social history, gender history, "cold war", economic history, aircraft construction, late Stalinism, the history of labor relations.*

Об авторе:

МУХИН Михаил Юрьевич – доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник, Центр изучения Новейшей истории России и политологии, Институт Российской истории, Российская академия наук, (117292, г. Москва, ул. Дмитрия Ульянова, д. 19), e-mail: mukhin@mail.ru

About the author:

MUKHIN Mikhail Yurievich – the Doctor of History, the Leading Researcher, the Center for the Study of the Newest History of Russia and Political Science, the Institute of Russian History, the Russian Academy of Sciences, (117292, Russia, Moscow, Dmitri Ulyanov St., 19), e-mail: mukhin@mail.ru

References

- Kalmykov I. A., *Podgotovka novykh rabochikh na aviatsionnykh zavodakh SSSR v period Velikoi otechestvennoi voiny 1941-1945 gg.: opyt istoriografii*, Klio, 2015, № 2(98), S.79–81
- Krasnov A. A., *Kadrovye problemy zavodov aviatsionnoi promyshlennosti Gor'kovskoi oblasti na zavershayushchem etape Velikoi Otechestvennoi voiny, 70-letie Pobedy v Velikoi Otechestvennoi voine: sovremennoe osmyslenie*, Nizhnii Novgorod, 2015, S. 34–37.

- Podrepnyi E. I., *Evakuatsiya aviatsionnogo zavoda № 469, Voprosy arkhivovedeniya i istochnikovedeniya v vysshei shkole*, Вып. IX, Arzamas 2012, S. 200–206.
- Podrepnyi E. I., *Kadrovye problemy novykh zavodov aviatsionnoi promyshlennosti SSSR nakanune i v pervyi period Velikoi Otechestvennoi voiny (na materialakh Gor'kovskoi oblasti)*, Aktual'nye problemy gumanitarnykh i sotsial'no-ekonomicheskikh nauk, 2015, № 9–1, S. 117–123.
- Podrepnyi E. I., *Aviatsionnaya promyshlennost' SSSR v gody «Kholodnoi voiny» (Oteche-stvennoe samoletostroenie vo vtoroi polovine 1940-kh – 1960-e gody)*, Arzamas. 2011.
- Stepanov A. S., *Aviapromyshlennost' Leningrada i ee perestroika nakanune Velikoi Oteche-stvennoi voiny*, Voenno-istoricheskii zhurnal, 2009, № 6, S. 9–13.
- Tikhonovets A. I., *Aviastroiteli*, Ulan-Ude, 1989.
- Filimonov M. A., *Zarozhdenie i razvitie aviatsionnoi promyshlennosti v Bashkirskoi ASSR nakanune i v gody Velikoi Otechestvennoi voiny (1939-1945 gg.)*, Vestnik Vostochnoi ekonomiko-yuridicheskoi gumanitarnoi akademii, 2015, № 2 (76). S. 147–158

Статья поступила в редакцию 14.07.2018 г.