

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Гуманитарно-педагогический институт

(наименование института полностью)

Кафедра «История и философия»

(наименование)

46.03.01 История

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Историко-культурный туризм

(направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему «Производственная повседневность и быт работников ВАЗа (70-ые гг., начало 90-х гг. ХХ в.)»

Студент

И.В. Назарова

(И. О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. ист. наук, доцент Н.М. Румянцева

(учебная степень, звание, И. О. Фамилия)

Тольятти 2020

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнил: И.В. Назарова.

Тема работы: «Производственная повседневность и быт работников ВАЗа (70-ые гг., начало 90-х гг. XX в.)».

Научный руководитель: канд. ист. наук, доцент Н.М. Румянцева

Цель данной работы – проанализировать производственную повседневность и быт рабочих Волжского автомобильного завода в 1970-1980 гг.

Указанная цель предполагает решение следующих задач:

- изучить характеристику рабочих кадров, условий труда и заработной платы рабочих ВАЗа в 1970-1980 гг.;
- проанализировать бюджет семей рабочих ВАЗа и жилищные условия как составляющих повседневной жизни в 1970-1980 гг.;
- проанализировать особенности медицинского обслуживания и доступа к образовательным услугам рабочих ВАЗа в 1970-1980 гг.;
- проанализировать досуговые практики рабочих ВАЗа в 1970-1980 гг.

Объект исследования – рабочие ВАЗа в 1970-1980 гг.

Предметом работы является производственная повседневность и быт рабочих ВАЗа в 1970-1980 гг. Однако, фактически рамки исследования расширены до 1991 г., что позволяет оценить производственную повседневность и быт рабочих автомобильной промышленности до перехода ВАЗа на другой формат экономической системы и охарактеризовать объект исследования в целом.

Теоретико-методологическую основу бакалаврской работы составляют антропологический, микроисторический, комплексный, системный, ценностный и междисциплинарный подходы.

Краткие выводы по бакалаврской работе: анализ научного наследия позволяет констатировать, что по некоторым аспектам темы посвящено

значительное количество работ, однако производственная повседневность рабочих ВАЗа за 1970-1980 гг. не стала предметом отдельного исследования. Исторические условия повседневной жизни рабочих ВАЗа, прежде всего, были связаны с характерной для того периода государственной политикой, уровнем технической оснащенности, кадровым обеспечением и условиями производственной деятельности. Государственная политика в отношении предприятий автомобильной промышленности в данных период направлена на увеличение объемов производства продукции и повышения ее качества путем модернизации производства, развития движения изобретателей и рационализаторов и социалистического соревнования.

В рассматриваемый период (с 1970 г. по 1980 гг.) государственные инициативы в основном направлены на усиление стимулов к высокопроизводительному и качественному труду рабочих: расширение возможностей администрации предприятий для премирования за высокие количественные и качественные результаты работы, централизованные пересмотры норм выработки, проведенные в рамках реформ системы оплаты, разработанные руководством ВАЗа, активное внедрение коллективных способов организации и стимулирования труда, новые формы социалистического соревнования (движение за коммунистическое отношение к труду, за сдачу продукции с первого предъявления, за выполнение личных планов повышения производительности труда и другие). Данные меры хоть и привели к улучшению трудовых показателей, однако не позволили добиться устойчиво высоких темпов роста производительности труда, а также решить производственные проблемы, характерные для автомобильной промышленности. Отдельные постановления касались уменьшения продолжительности рабочего времени, улучшение охраны труда и трудовой дисциплины, закрепления кадров.

Рабочие ВАЗа могли удовлетворять потребности первой необходимости. Однако этого нельзя сказать о других материальных

потребностей, которые свидетельствует о невысоком уровне их жизни, несмотря на принадлежность к приоритетной отрасли экономики. Большинство рабочих сталкивалась проблемами необеспеченности жилищно-коммунальными, бытовыми услугами и торговой сетью. Уровень жизни рабочих зависел от их доходов. В структуре бюджета семей металлургов доходная часть в целом преобладала расходную, а основной статьей формирования доходной части бюджета была заработка плата рабочих.

В условиях советской действительности рабочие имели свободный доступ к получению образования и удовлетворение своих культурных потребностей, которые не выходили за пределы коммунистической идеологии, но только частично могли удовлетворить потребности в медицинском обслуживании, что свидетельствует о невысоком уровне жизни. Влияние вредных факторов при производственной деятельности приводил к диагностированию у рабочих отдельных цехов профессиональных заболеваний. В связи с этим медицинское обслуживание работников отрасли осуществляли специальные медицинские учреждения.

Идеологическая политика была направлена на воспитание коммунистического мировоззрения у населения наряду с научно-атеистической пропагандой, а большинство способов проведения досуга были связаны с формированием у них «идеологически правильного» мировоззрения и жизненных ценностей.

Научная новизна работы состоит в систематизации материала по вопросам производственной повседневности и быта рабочих ВАЗа в 1970-1980 гг., а также введение в оборот новых архивных источников.

Структура и объем работы. Бакалаврская работа состоит из введения, двух разделов, заключения, списка используемых источников. Общий объем работы 91 страница машинописного текста.

Содержание

Введение.....	6
1 Вопросы организации трудовой деятельности и материального положения рабочих ВАЗа.....	21
1.1 Характеристика рабочих кадров, условия труда и заработка 21	
1.2 Бюджет семей рабочих ВАЗа и жилищные условия как составляющие повседневной жизни	43
2 Удовлетворение социокультурных потребностей рабочих ВАЗа	58
2.1 Медицинское обслуживание и доступ к образовательным услугам рабочих ВАЗа	58
2.2 Досуговые практики рабочих ВАЗа.....	67
Заключение	77
Список используемых источников.....	80

Введение

Актуальность темы бакалаврской работы. В последние десятилетия в отечественной исторической науке точно обозначилась направленность к переосмыслению прошлого на основе новых теоретико-методологических подходов. На первом месте появляется необходимость изучения проблем социальной истории и истории повседневности. Для нынешних исследований характерен перенос акцента с изучения социально-экономических, политических систем на изучение небольших групп, поведения людей в определенном историческом времени и пространстве. Важное место занимают микроисторические исследования, которые отличаются наибольшей проникновенностью в саму суть социальных процессов и действительную жизнь людей, что способствует пониманию сущности (глубинности) эпохи. Только в микроисторическом исследовании человек может выступать и как микрообъект и как некоторая всеобщность, способная раскрыть свое время. Особую роль играют исследования, обращающиеся к истории производственной повседневности, формируемой в трудовом процессе и оказывающей непосредственное влияние на индивида.

Работа направлена, в первую очередь, на изучение вопросов производственной повседневности и быта рабочих ВАЗа в 1970-1980 гг. и начало 90-х гг. XX в.

Историографический обзор по теме исследования. Степень изученности темы бакалаврской работы. Вопросы, которые касаются исследований рабочего класса рассматривались еще В.В. Берви-Флеровским в работе «Положение рабочего класса в России: наблюдения и исследования Н. Флеровского» (1869 г.), а также исследователем специфики фабрично-заводского труда М.И. Туган-Барановским в работе «Русская фабрика в прошлом и настоящем. Историческое развитие русской фабрики в XIX веке: избранное» (1997 г.). Необходимо отметить также монографию С.В. Журавлева, написанную в соавторстве с М.Ю. Мухиным, в которой

раскрываются вопросы производственной повседневности советских рабочих в начале XX в. Следует также отметить работы В.Г. Синицына («Становление и развитие социалистического быта»), Л.А. Гордона (в соавторстве с Э.В. Клоповым, Л.А. Ониковой «Черты социалистического образа жизни: быт городских рабочих вчера, сегодня, завтра»), И.П. Труфанова («Проблемы быта городского населения»), Е.М. Зуйковой («Быт при социализме»). Работы данных исследователей представляют интерес в рамках изучаемой темы, несмотря на то что ни выходят за хронологические рамки работы для понимания построения логико-структурной сущности раскрываемой темы.

Рассматривая проблематику темы бакалаврской работы, можно сгруппировать научную литературу по следующим направлениям.

Первое направление представлено исследованиями, направленными на характеристику повседневности. Данное направление разработано достаточно широко и разносторонне. Ряд исследователей рассматривают повседневность с точки зрения социологии, например, В.Л. Афанасьевский в работе «Тема повседневности как основа современной социологии» [39], Г. Зиммель «Избранные работы» [58].

Л.Д. Рассказов в монографии «Кризисное сознание в контексте глобализационных процессов» рассматривает вопросы социального сознания, взаимодействия, во многом опираясь на работы Э. Дюркгейма [78]. Именно наработки социологов составляют теоретическую базу для изучения истории повседневности.

Р.А. Мигуренко в работе «Повседневность, здравый смысл и проблема сознания» анализируется концепция повседневности, а здравый смысл определяется как одна из ипостасей повседневности [68]. В целом, автор обосновывает положение о целесообразности использования концепции здравого смысла через концепцию повседневности в решении проблем сознания.

С точки зрения культурологии рассматривают проблематику «повседневности» К. Гирц «Интерпретация культур» [51], М.В. Капкан «Культура повседневности» [60], В.Д. Лелеко «Пространство повседневности в европейской культуре» [66]. Исследователи акцентируют внимание на ориентировании истории в понимании особенностей других культур, восприятия их носителями событий.

Философские аспекты изучения повседневности прослеживаются в работах Ф. Броделя «Материальная цивилизация, экономика и капитализм» [42], В.Н. Грекова «Философия повседневности» [52], А.Я. Гуревича «История в человеческом измерении» [54]. Ф. Бродель выделял «структуры повседневности», понимая под этой дефиницией условия жизни, условия трудовой деятельности, потребности и возможности их удовлетворения, а саму «повседневность» – как сторону жизни, в который мы оказываемся втянутыми бессознательно, даже не отдавая себе отчета. В.Н. Греков в своих работах акцентирует внимание, что на сегодняшний день особую актуальность приобретает изучение истории повседневной жизни людей, поскольку повседневность являются совокупностью значений, интерпретированные историками для получения опоры в мире.

Особый интерес представляют исследования, включающие методологию изучения повседневности, например, И.С. Аракелян (в соавторстве с Н.Г. Бондаренко, А.Н. Чирковым, Е.А. Чирковой) в работе «История и методология истории повседневности» обосновывает использование микроисторического подхода в изучении истории повседневности, поскольку именно он предполагает исследование отдельных явлений прошлого для определения тенденций в целом по поколению [38].

П. Берк в работе «Историческая антропология и новая культурная история» акцентирует внимание на использовании антропологического подхода, в соответствии с которым центральное место занимает человек и его повседневные заботы, и мысли [41].

Акцентируем внимание на работах Н.Л. Пушкаревой. Всего автором написано около ста статей касательно проблематики повседневности. В научно-исследовательской работе выделены работы «Предмет и методы изучения «истории повседневности» [77] и «История повседневности» как направление исторических исследований [76]. Н.Л. Пушкарева фокусирует внимание на микроистории как принципиально новом подходе изучения картины прошлого, анализируя методы микроистории, источники возникновения истории повседневности, структуру и содержание повседневности на основании исследования позиций зарубежных и отечественных историков.

Н.А. Милешина, А.В. Меркушин в работе «История повседневности как научное направление» анализируют сущность понятия «повседневность», акцентируя на его междисциплинарном характере [69]. Приводятся различные точки зрения исследователей об основных составляющих повседневности, обосновывая, что под повседневностью следует понимать не только бытовую жизнь индивида, но и трудовую.

И.М. Савельева в соавторстве с А.В. Полетаевым в исследовании «Микроистория и опыт социальных наук» рассматривает микроисторию как новое направление в социальной истории и анализирует ее теоретическое основание, междисциплинарные связи, в частности рассматриваются вопросы изучения повседневности [80].

Под «повседневностью» Н.Н. Козлова понимает целостный социокультурный жизненный мир, который предстает в функционировании общества как «естественное», самоочевидное условие человеческой жизнедеятельности [63]. А.С. Сенявский предлагает следующее определение «повседневности» – категория, отражающая человеческое бытие в общественно-политическом, социально-экономическом, религиозно-культурном и других аспектах [75].

Обобщив определения вышеупомянутых исследователей, можем

констатировать, что концепт «повседневность» означает повторяющееся, привычное настолько, что это проходит мимо внимания человека. Учитывая характеристики, предоставленные предшественниками, следует считать, что повседневность – это ежедневные нерефлексивные практики бытия человека сквозь призму убеждений, ценностей, мировосприятия.

Второе направление представлено исследованиями советской повседневности. В данном аспекте литературу можно разделить на два периода: советский и постсоветский. В целом, литература середины 1960 г. – начала 1980 г. направлена на изучение улучшения социально-бытовых условий и повышению уровня жизни населения.

Исследователями проявляется склонность к завышению роста благосостояния рабочих и скрытие реальных проблем в социально-экономической и бытовых сферах. Основой литературы является концепция коммунистического строительства, которая предполагала непрерывность роста общественного благосостояния и общую бесконфликтность развития [75]. Ряд историков отмечают, что советской историографии присущее фрагментарное рассмотрение основных аспектов советской повседневности. Основные аспекты советской повседневности раскрыты И.Б. Орловым в монографии «Советская повседневность: исторический и социологический аспекты становления» [71].

Качественно новый этап в изучении повседневности наступил в постсоветский период. В исследованиях расширен горизонт исследуемой проблематики. Особую значимость приобрели научно-практические конференции, а также развитие получили направления региональной литературы. А.А. Гуменюк в диссертационной работе «Социальная стратегия советского государства и практики повседневности населения Российской провинции во второй половине 1950-х – середине 1980 гг.» рассматривает повседневные практики советского населения Нижнего Поволжья, в основном анализируется повседневность с точки зрения социально-бытового

обеспечения [53].

Диссертация «Мотивация труда в промышленности в 1940-1980 гг.» исследователя К.П. Прибытковой интересна с точки зрения анализа мотивационных стимулов рабочих промышленности, в работе также анализируется практика взаимодействия между производственными руководителями и рабочими [75].

В.Н. Очирова «Производственная повседневность советских рабочих промышленных предприятий в отечественной и зарубежной историографии» изучает аспекты производственной повседневности советских рабочих, в частности, условия труда, настрой, обыденную жизнь в довоенное и послевоенное время [72].

Работа О. Лейбович «Дом о трех этажах, или как изучать повседневность поздней сталинской эпохи» направлена на изучение бытовой повседневности советских людей с конкретизацией на определённый хронологический период, а именно, послевоенное десятилетие [65].

О.А. Сухова в статье «Автомобиль – в личное пользование!»: приобретение автомобилей в СССР в условиях кризиса системы распределения в 1960-е - 1980-е гг.» изучает историю советской повседневности с точки зрения социальных ожиданий и установок массового сознания [88].

Акцентируем внимание и на региональной литературе, непосредственно включающей анализ повседневности населения Куйбышевской области. О.Н. Ганина в публикации «К осмыслинию проблемы повседневности г. Тольятти» изучает проблему повседневности г. Тольятти с точки зрения досуговых практик и охватывает не только рабочих, но и их семьи [50]. И.В. Бурая рассматривает проблемы архитектурной среды строящегося города в статьях «Архитектурная среда Тольятти как выражение проблем повседневной культуры городского социума» [43] и «Колористическое решение градостроительного

пространства в эпоху советского модернизма (на примере г. Тольятти)» [44], что представляет интерес с точки зрения анализа жилищных условий рабочих как составляющей повседневной жизни. Свое развитие получили и диссертационные исследования. Диссертационная работа А.М. Доценко «Повседневная жизни советского народа начала 1950 – первой половины 1980-х годов (на материалах г. Куйбышева и городов Куйбышевской области)» представляет собой систематизированное исследование по изучению повседневности населения Куйбышевской области, и включает не только анализ материальных и моральных особенностей населения, но и асоциальные проявляются в городской среде в рассматриваемый хронологический период [55].

Следовательно, можно выделить разность в проблематике в советской и постсоветской литературе. Для советской литературы характерна идеологическая направленность исследований, постсоветская же направлена на исследование не столько идеологического обоснования жизни советского народа, сколько на подробный разбор бытовых, жилищных условий рядового человека, как на основе социально-политических новаций советского правительства, так и с помощью этно-семиотического анализа.

Третье направление представлено литературой касательно изучения автопромышленного сектора, в частности, Волжского автомобильного завода. А.А. Зубков в диссертационной работе «Автомобильная промышленность РСФСР: основные тенденции развития, формирования научно-технической базы и проблема модернизации производства (1966-1980 гг.)» анализирует опыт научно-технической базы ВАЗа и рассматривает основные тенденции развития автопрома РСФСР [59]. Большое значение для научно-исследовательской работы имела хроника, опубликованная А.Е. Степановым «АВТОВАЗ. Хроника основных событий истории» [83]. Издание выпущено в трех томах и включает в себя документально выверенные описания основных фактов и статистических данных, имевших

место в жизни ВАЗа. Тома разделены хронологически: первый том охватывает период с 1965 г. по 1975 г., второй – с 1976 г. по 1988 г., третий – с 1989 г. по 2006 г. Научная история ВАЗа раскрывается в монографии «АВТОВАЗ. Между прошлым и будущим. История Волжского автомобильного завода 1966-2005 гг.», составленная коллективом авторов С.В. Журавлевым, М.Р. Зезиной, Р.Г. Пихоя, А.К. Соколовым [56]. В данной работе собран источниковый материал касательно заводской деятельности и его роли в экономико-политической ситуации в стране. А. Шавриным в книге «ВАЗ: страницы истории. Воспоминания и факты» описывается хроника событий с 1974 г. по 1991 г., в том числе раскрывается история профсоюзной деятельности [46]. Книга «Завод без компромиссов: очерк истории Волжского Ордена Трудового Красного Знамени автомобильного завода имени 50-летия СССР» Б.М. Кацмана представляет собой рукопись, охватывающая хронологический период с 1966 г. по 1975 гг. [61]. Содержит исторический анализ не только проектирования и строительства завода, но и основы комплектования трудового коллектива. Рассматриваемое в научно-исследовательской работе издание включает также воспоминания родных и коллег Б.М. Кацмана.

И особую ценность для работы представляет издание «Высокой мысли пламень: Управление главного конструктора АВТОВАЗ», выпущенное в трех книгах, которые охватывают три периода: с 1966 г. по 1976 г. [47], с 1976 г. по 1986 г. [48], с 1986 г. по 2006 г. [49]. Составителем и редактором является В.А. Котляров. Книги включают в себя воспоминания конструкторов, испытателей, дизайнеров Управления главного конструктора.

Необходимо акцентировать на существование многочисленных исследований, связанных с проблемами промышленного труда, организованных по линии ВСНХ, Наркомтруда, ВЦСПС, ЦК профсоюзов. Отметим экономиста А.К. Гастева, возглавлявшего Центральный институт труда, О.А. Ерманского, статистика и демографа А.Г. Рашина. Именно

работы данных исследователей раскрывали отдельные аспекты организации труда и трудовых отношений на производстве. Изучением аспектов повседневности рабочего класса, а именно поведение рабочих, ценностные ориентации и бюджеты времени, занимался и экономист С.Г. Струмилин (1964 г.). Отметим, что исследователями подчеркивается неуклонный рост трудовой активности рабочего класса СССР. Развитие социалистического соревнования освещены в трудах Л.С. Рогачевской (1977 г.), В.С. Лельчука (1984 г.).

Однако история повседневности рядового советского человека в эпоху 1970-1980-х гг. и все ее компоненты стали предметом специального рассмотрения в новейшей отечественной историографии лишь на постсоветском этапе. В работах современных исследователей показана история повседневности российских и советских людей, включая ее экономические аспекты (заработка плата, жилище, питание, одежда), вопросы мотивации труда у советских рабочих, социокультурные изменения в жизни людей, проблемы советской ментальности. Проанализировав литературу по исследуемой теме, можно заключить, что существует достаточно много исследований по изучаемой теме. В рассматриваемой литературе анализируются различные аспекты повседневности, но большинство исследователей рассматривают повседневность относительно односторонне. Необходимо систематизировать документальную базу в комплексную работу для рассмотрения производственной и бытовой повседневности рабочих ВАЗ за конкретный хронологический период с 1970-1980 гг.

Целью работы является анализ производственной повседневности и быта рабочих Волжского автомобильного завода в 1970-1980 годах.

Указанная цель предполагает решение **следующих задач:**

- изучить характеристику рабочих кадров, условий труда и заработной платы рабочих ВАЗ в 1970-1980 гг.;

- проанализировать бюджет семей рабочих ВАЗа и жилищные условия как составляющих повседневной жизни в 1970-1980 гг.;
- проанализировать особенности медицинского обслуживания и доступа к образовательным услугам рабочих ВАЗа в 1970-1980 гг.;
- проанализировать досуговые практики рабочих ВАЗа в 1970-1980 гг.

Объектом работы являются рабочие ВАЗа в 1970-1980 гг.

Предметом работы является производственная повседневность и быт рабочих ВАЗа в 1970-1980 гг.

Хронологические рамки бакалаврской работы акцентированы на временном периоде с 70-80 гг. XX в., однако, в рамках изучаемой темы целесообразно их расширить до 1991 г., что обусловлено рядом причин. В 1970 г. в апреле собраны первые шесть автомобилей модели ВАЗ-2101 [29], в 1971 г. государственная комиссия приняла в эксплуатацию первую очередь Волжского автозавода, был выпущен первый автомобиль модели ВАЗ-2102 [28]. Исторические условия повседневной жизни рабочих автомобильной промышленности в течение рассматриваемого периода связаны, прежде всего, с необходимостью развития экономики. Одним из определяющих факторов влияния на формирование исторических условий была государственная политика, которая обуславливала экономические, социальные, культурные и духовные реалии. После распада СССР в стране началась приватизация и акционирование крупных промышленных предприятий. Под эту волну попал и ВАЗ, который позже, в 1993 г., стал акционерным обществом.

Теоретико-методологическая основа работы составляют антропологический, микроисторический, комплексный, системный, ценностный и междисциплинарный подходы.

Основу исследования составляет антропологический подход, согласно которому центральное место в работе принадлежит человеку с его повседневными заботами и мыслями. Автор рассматривает только ряд

аспектов, которые дают возможность выяснить специфику производственной повседневной жизни рабочих автомобильной промышленности, а именно основные характеристики производственной деятельности, уровень и качество условий труда. Историческое знание можно доносить до сознания людей не только в обобщенном виде, но и с точки зрения опыта отдельно взятого человека. В последние десятилетия в мире стали относиться с повышенным вниманием к данному ракурсу в получении исторического знания. Методологическими разработками истории повседневности занимались российские исследователи А.Я. Гуревич, И.Н. Камардин, Г.С. Кнабе, А.С. Сенявский, В.Д. Лелеко, Н.Л. Пушкарева, Н.Н. Козлова. Проблемам изучения советской повседневности посвящены работы А.А. Гуменюк, О.Л. Лейбовича, И.Б. Орлова, В.В. Плохотникова.

Микроисторический подход предусматривает изучение отдельных явлений, происходивших в жизни людей прошлого, с целью выявления господствующих представлений и тенденций в обществе в целом. По мнению Н.Л. Пушкаревой, микроисторические подходы появились как ответ на вызов гуманитарному знанию его заинтересованностью языке, критикой текстоцентризму, интересом к образам «другого» и толерантного признания этого «другого» [76]. Значение микроисторического подхода исследователь видит, во-первых, в том, что он позволил учесть множество отдельных человеческих судеб. При этом история повседневности сделала интересными не только выдающихся, но и обычных людей. Во-вторых, значение микроистории для повседневности состояло в апробации методик изучения нереализованных возможностей. В-третьих, этот подход определил новое место источников личного происхождения, что дает возможность с выяснить степень человеческой свободы при определенных политических, социально-экономических, этнокультурных обстоятельств и временных рамок. В-четвертых, междисциплинарный характер исследований повседневной жизни связан с многомерностью этого феномена. Социологи, философы,

антропологи, этнологи, лингвисты, культурологи, психологи используют собственный инструментарий для определенного вида источников. Формой историзаций коллективного бессознательного выступает осмысление ментальных микропроцессов в историческом контексте.

В работе микроисторический подход реализован через характеристику производственной повседневной жизни рабочих автомобильной промышленности на основе источников, связанных с жизнью рабочих предприятий отрасли. Комплексный подход заключается в изучении исторического явления на основе сочетания данных различных источников с целью его всесторонней характеристики.

Системный подход представляет собой способ теоретического осмыслиния и реконструкции объектов (систем) как совокупности взаимосвязанных элементов (компонентов). В рамках этого подхода осуществлен анализ повседневной жизни работников предприятий автомобильной промышленности как социальной системы, составляющими которой являются отдельные индивиды, их группы и организации. Исследователи истории повседневности изучают не только бытовую, но и производственную сферу, системно прослеживая мотивационные факторы труда, условия и обстоятельства, сопровождающие трудовую деятельность, отношения между работающими (в том числе конфликтные) [75]. Систематизировав информацию, можно констатировать, что концепт «повседневность» означает повторяющееся, привычное настолько, что это проходит мимо внимания человека. Учитывая характеристики, предоставленные предшественниками, следует считать, что повседневность – это ежедневные нерефлексивные практики бытия человека сквозь призму убеждений, ценностей, мировосприятия.

Применение указанных подходов базируются на принципах историзма, объективности и всесторонности. Принцип историзма заключается в освещении процесса становления явлений и их развития в связи с условиями

возникновения. В соответствии с принципом историзма повседневность рабочих автомобильной промышленности охарактеризована в контексте специфики советской действительности. В рамках принципа объективности исследователь пытался беспристрастно подойти к подбору фактов и их интерпретации, привлечь значительный массив разноплановых исторических источников. Согласно принципу всесторонности, автор стремился осуществить как можно полный анализ повседневности рабочих автомобильной промышленности.

В свою очередь реализация этих принципов опирается на использование общенаучных, специально-исторических и методов смежных дисциплин. Среди общенаучных методов использованы такие, как анализ и синтез, индукция и дедукция. В частности, с помощью этих методов установлено, что значительную часть повседневной жизни рабочих автомобильной промышленности занимала их экономическая деятельность, которая служила основной статьей наполнения семейного бюджета.

Обзор источников. Источники по рассматриваемой теме представлены двумя группами.

Первая группа – опубликованные источники – составляют широкий спектр материалов и их можно разделить на: нормативно-правовые документы, материалы периодической печати и источники мемуарного характера.

Нормативно-правовые источники опубликованы в сети Интернет в справочно-информационных системах и включают в себя Конституции СССР (утверженные 5 декабря 1936 г. и 7 октября 1977 г. Верховным Советом СССР), Кодекс законов о труде РСФСР, Постановления и Указы, а также инструкции и нормы, регламентирующие основы охраны труда рабочих на автопромышленных предприятиях.

Материалы периодической печати включают в себя газеты, выпускаемые в г. Тольятти, в частности на ВАЗе. Среди них отметим

многотиражную газету «Волжский автостроитель», выпускаемую с 1969 г. по настоящее время. Отличительной особенностью рассматриваемого источника является максимальная близость к производственной повседневности рабочих. Также отметим газеты «За коммунизм», «Советские профсоюзы», «Волжская коммуна», «Труд», в которой отражены публикации, дающие представление о деятельности профсоюзной организации ВАЗа. Перечисленные периодические издания находятся в Центральной библиотеке имени Татищева и МБУК «Библиотека Автограда».

Источники мемуарного характера представляют собой воспоминания председателей профкома завода о становлении профсоюзной организации, о создании основных комиссий, о своей профсоюзной деятельности В.М. Правосуда (1967-1974 гг.), Л.А. Сmekалина (1974-1979 гг.), В.Г. Горшкова (1979-1987 гг.), В.П. Пересыпкинского (1987-1990 гг.), а также воспоминания их коллег: В.С. Рушкиса (публицистический очерк о деятельности В.М. Правосуда), Н. Пружанской (о профсоюзной деятельности В.П. Пересыпкинского). Данный тип источников находится в МБУК «Библиотека Автограда».

Вторая группа – неопубликованные источники представлена архивными документами. Архивные источники включают в себя приказы-постановления генеральной дирекции и завкома профсоюза ВАЗа, задачи и обязанности общественного совета по охране здоровья трудящихся, планы и отчеты о работе цехов и производств ВАЗа, протоколы производственных совещаний за период с 1971 по 1991 гг., хранящиеся в МКУ «Тольяттинский архив», Самарском областном государственном архиве социально-политической истории (СОГАСПИ). Рассматриваемые материалы имеют высокую научную ценность, применяются во многих исследованиях современных ученых.

Таким образом, анализируя источники по рассматриваемой теме бакалаврской работы, можно констатировать, что на сегодняшний день

доступен широкий спектр материалов, позволяющий глубоко изучить тему производственной повседневности и быта рабочих ВАЗа в указанный хронологический период.

Научная новизна и практическая значимость бакалаврской работы состоит в систематизации материала по вопросам производственной повседневности и быта рабочих ВАЗа в 1970-1980 гг., а также введение в оборот новых архивных источников.

Структура бакалаврской работы. В основу бакалаврской работы заложен проблемно-хронологический принцип. Бакалаврская работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованных источников и литературы.

1 Вопросы организации трудовой деятельности и материального положения рабочих ВАЗа

1.1 Характеристика рабочих кадров, условия труда и заработка плата

Исторические условия повседневной жизни рабочих автомобильной промышленности в течение рассматриваемого периода связаны, прежде всего, с необходимостью развития экономики. Одним из определяющих факторов влияния на формирование исторических условий была государственная политика, которая обусловливала экономические, социальные, культурные и духовные реалии. Государственная экономическая политика была ориентирована на первоочередное развитие промышленности группы «А» [59]. Среди них одно из ведущих мест принадлежало автомобильной промышленности. Именно на развитие этой отрасли было направлено значительное количество государственных актов.

В соответствии с Директивами XXIII съезда КПСС о развитии в стране автомобилестроения ЦК КПСС и Совет Министров СССР в 1966 г. приняли решение о проведении переговоров с итальянским правительством и итальянской фирмой «ФИАТ» о сотрудничестве в создании крупного советского завода легковых автомобилей – ВАЗа [87]. Из материалов XXIII съезда КПСС: «быстрое развитие должна получить автомобильная промышленность, проектируется увеличить производство легковых автомобилей в 4 раза» [28]. Статические данные свидетельствуют, что в 1970 г. к моменту создания ВАЗа на 1000 человек населения приходилось всего 6 автомобилей [59]. Одной из особенностей в создании ВАЗа явилось параллельное со строительством формирование и становление многотысячного коллектива, который на всех этапах (начиная с проектирования завода и автомобиля (в частности модели 2101, 2102, 2103),

заказа оборудования) принимал участие в пуско-наладочных работах, осваивал в ходе строительства производственные мощности. Вопросы организации трудовой деятельности и материального положения рабочих ВАЗа заслуживают внимательного изучения в рамках исследования повседневности.

Повседневность, а в частности выделяемая в исследованиях производственная повседневность, рассматривается нами как определенная сфера человеческой обыденности, включающая события и процессы, ежедневно повторяющиеся в действиях рабочих на производстве, а также связанные с этим формы поведения. Ключевым понятием, использованным в бакалаврской работе, выступает концепт «рабочий». В историческом развитии он претерпел определенные интерпретации. В толковых словарях, изданных в течение 1940-1980-х гг., характерным признаком этой дефиниции была классовость. Например, в словаре под редакцией В.В. Розанова «рабочий» в социалистическом обществе - человек, который работает по специальности и относится к рабочему классу, обладающий общенародной собственностью на средства производства и является руководящей силой государства [64]. В бакалаврской работе используем понятие «рабочий», под которым следует понимать человека занятого физическим трудом в сфере материального производства.

Одной из задач руководства ВАЗа являлась задача укомплектования завода инженерно-техническими работниками и рабочими, способными решать в короткие сроки задачи по отработке техпроектов, запуску и наладке производства, быстрому набору темпов выпуска продукции. В целом задача была выполнена, поскольку уже в апреле 1970 г. на конвейере было собрано 6 автомобилей модели 2101 [29], а в марте 1971 г. сборка достигла суточного темпа 500 автомобилей в сутки [87].

Для выполнения данных задач привлечены рабочие с ведущим отечественных автомобильных заводов: с 1970-1973 гг. на автозавод

переведено с предприятий 13 тыс. квалифицированных рабочих [87]. Как отмечено в документах, более 180 тысяч писем пришло на ВАЗ: «за всем разнообразием почерков, стилей, судеб людских одна мысль – примите меня на ВАЗ» [28].

При составлении плана потребного количества рабочих и плана комплектования ставились задачи не только текущего года, но и следующего. Циркулярным письмом генерального директора от сентября 1968 г. определены порядок и очередность комплектования кадров основного и вспомогательного производств ВАЗа [8]. Учитывались следующие факторы: программа выпуска автомобилей, темп роста производства, график освоения трудоемкости, сроки подготовки кадров, сроки запуска и освоения новых технологических процессов и производства.

С мая 1970 г. началось освоение первой очереди ВАЗа, уже к этому времени насчитывалось 3,5 тыс. основных и 8,0 тыс. вспомогательных рабочих [8]. Поскольку первостепенно шла подготовка и освоение вспомогательных производств, численность вспомогательных рабочих превышала численность основных в 2,3 раза. К 1970 г. уже функционировали: корпус вспомогательных цехов (где осваивался и изготавливается режущий и измерительный инструмент, оснастка, приспособления, изготавлялось нестандартное оборудование), цехи изготовления штампов, пресс-форм, моделей, ремонтные цехи, вспомогательные цехи, в составе которых были необходимы рабочие для контроля поступающих на ВАЗ материалов, комплектующих изделий.

Подготовка высококвалифицированных рабочих потребовала значительного опережения набора в данную категорию. К началу 1971 г. численность рабочих составляла 22606 чел. или 41% к проекту, в том числе: для обеспечения выполнения программ по трудоемкости на конец года числилось 15710 рабочих или 70,6% (из них 20,8% основных и 49,8% вспомогательных), для подготовки и обучения при наборе новых рабочих в

связи с ростом программы 5277 чел. и для монтажа, пусконаладки и освоения производства 1200 чел. [87]. Таким же образом складывались планы комплектования рабочими и инженерно-техническими работниками и в последующие периоды. Фактическое комплектование кадров ВАЗ за первые годы становления представлено в таблице 1.

Таблица 1 – Фактическое комплектование кадров ВАЗ за 1970-1973 гг., чел. [87]

Состав кадров	1970 г.	1971 г.	1972 г.	1973 г.
Инженерно-технический персонал, всего	3475	5400	7782	8946
Рабочие, всего	8840	22606	37562	48259
в том числе: наладчики;	665	1276	1332	1390
квалифицированные рабочие прочих специальностей	4185	8016	11556	13269

Приrostы обусловлены прежде всего ходом строительства, монтажа, пуска технологического оборудования. Уже на 1 апреля 1984 г. комплектование ВАЗ достигло общей численности 84143 работающих, из них промышленно-производственного персонала 6617 чел., в том числе основных рабочих 28112 чел., вспомогательных – 28071 чел. [27]. А в 1989 г. общая численность ВАЗ составила более 238,3 тыс. чел., в том числе рабочих 97,5 тыс. чел. [48].

Во второй половине 1970-х гг. отрасль развивалась в соответствии с разработанной Минавтопромом генеральной схемой управления автомобильной промышленностью. Характеристика рабочих кадров предполагает их изучение по возрасту и по уровню образования. Как отмечает А.А. Зубков, на ВАЗе соблюдался «ленинский принцип преемственности старых и молодых работников» [59]. Среди первых руководителей ВАЗа и подразделений в 1979 г. 38% состава моложе 40 лет, 45% - от 40 до 50 лет и 17% старше 50 лет [87]. Среди начальников цехов, отделов и заместителей, начальников участков и мастеров работники в

возрасте до 40 лет составляют 45%, от 40 до 50 лет – 40%, и свыше 50 лет – 15% [21]. Для коллектива характерной особенностью была высокая профессиональная и общеобразовательная подготовка. По данным отчетно-выборной профсоюзной конференции ВАЗ в 1979 г. более 60% рабочих имели квалификационные разряды с третьего по шестой, а в шести основных производствах ВАЗ с такими разрядами насчитывалось почти 77%.

С политикой модернизации производства неразрывно была связана механизация и автоматизация труда. И в данном случае необходимо рассмотреть истоки данных тенденций. В соответствии с директивами XIX съезда КПСС следовало в основном завершить механизацию тяжелых и трудоемких работ в промышленности до 1955 г. Однако это не было реализовано в полной мере в течение 1950-1960-х гг., о чем свидетельствует постановка подобных задач следующими съездами компартии. В частности, в соответствии с директивами XX съезда КПСС поставлена задача в течение 1959-1965 гг. ликвидировать тяжелый ручной труд в промышленности на основе комплексной механизации производственных процессов. В постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР в рассматриваемый временной период речь шла о создании наиболее благоприятных условий труда путем механизации тяжелых работ. Следствием механизации и автоматизации труда на ВАЗе становится увеличение в структуре рабочих наладчиков, ремонтников и инструментальщиков. С другой стороны, повышение уровня технической оснащенности, вспомогательных работ и степени непрерывности производственных процессов меняет характер и содержание труда вспомогательных рабочих что также повышает требования к их квалификации. Так, вследствие комплексной механизации транспорта, складских и погрузочно-разгрузочных работ численность рабочих такой профессии, как грузчик, сведена на ВАЗе в 1976 г. до минимума, а ведущей профессией среди транспортных рабочих стала профессия водитель автоэлектрокара [87]. Основной функцией кладовщиков на

механизированных складах становится управление подъемно-транспортными механизмами, следовательно, это, собственно, уже не кладовщик, а рабочий — оператор механизированных складов, совмещающий функции по учету материалов.

О сдвиге в структурном и квалификационном составе вспомогательных рабочих на ВАЗе в сторону уменьшения численности и повышении их квалификации, проходящем под влиянием технического прогресса можно судить по следующим данным на конец 1979 г. [59]:

- по проекту соотношение основных и вспомогательных рабочих составляет 1 : 0,85;
- среди вспомогательных рабочих наибольший удельный вес (26%) составляют рабочие, занятые ремонтом и обслуживанием, изготовлением инструмента оснастки, средний разряд которых составляет 4,0;
- снизилась относительная численность рабочих во вспомогательных цехах: средний разряд которых (3,3) выше среднего разряда основных рабочих (3,1).

Однако, развитие поточно-массового производства сопровождается и отрицательными последствиями, обусловленными прежде всего закреплением за рабочим узкой операции. Снижение, в связи с этим, содержательности труда, его монотонность сковывают творческую активность рабочего, что в конечном счете сдерживает рост производительности труда.

Главной тенденцией, обусловленной повышением технического и организационного уровня производства, является повышение требований к росту квалификации одновременно как вспомогательных, так и основных рабочих. В этой связи рост квалификации всех групп рабочих, увеличение удельного веса высококвалифицированных и квалифицированных рабочих на ВАЗе за рассматриваемый период закономерен и имеет большое не только

экономическое, но и социальное значение. Изменение квалификационного состава в связи с изменением характера труда представлено в таблице 2 [87].

Таблица 2 – Изменение квалификационного состава рабочих ВАЗ за 1970-1976 гг., % [87]

Группы рабочих ВАЗ по квалификации	1970 г.	1976 г.
Высококвалифицированные	73,5	79,9
Квалифицированные	23,3	18,5
Неквалифицированные	3,2	1,6

Улучшение квалификационного состава рабочих ВАЗ обеспечивается системой подготовки и повышения их квалификации, существующей на заводе, самые разнообразные формы подготовки и повышения квалификации рабочих. Среди применяемых на заводе форм подготовки и повышения квалификации рабочих большой интерес представляет, в частности, подготовка рабочих высокой квалификации: наладчиков, слесарей-ремонтников, слесарей-инструментальщиков, станочников для вспомогательных служб и других из числа рабочих-операционников. Система подготовки рабочих высокой квалификации создает определенные перспективы квалификационного роста для рабочих. Смысл принятой на заводе системы профессионального и квалификационного продвижения рабочих заключается не только в расширении их производственного профиля и появлении возможности в случае необходимости подмены рабочих, перестановки их с операции на операцию, несколько снижающей монотонность труда, но главным образом в более широкой перемене видов труда, требующей от рабочего творческого подхода к труду и способствующей повышению социальной роли рабочего в производстве.

Следствием этого процесса на заводе явился возросший интерес к учебе со стороны рабочих. Следует обратить внимание, что в течение исследуемого периода неоднократно происходили реорганизации в управлении предприятиями отрасли. С середины 60-х годов задачи

реформирования управления автомобильной промышленностью прежде всего были связаны с переводом предприятий на новые условия хозяйствования, призванные усилить роль экономических методов и стимулов в управлении автомобильным производством. Особое внимание в период подготовки к переходу автомобильных заводов на новые принципы хозяйствования было уделено изучению новой системы. С этой целью на предприятиях отрасли (например, ГАЗ, ЗИЛ) организовывались теоретические семинары, конференции, школы экономических знаний для рабочих, технико-экономические курсы для инженерно-технических работников, где изучались новая техника и технология, экономика и организация производства. Подробнее вопросы об удовлетворении рабочих в образовательной деятельности рассматриваются во второй главе бакалаврской работы.

Высокие темпы развития автомобильной промышленности в 80-е гг. выдвинули на первый план задачу дальнейшего совершенствования организации и управления производством с помощью вычислительной техники и автоматизированных систем управления. На предприятиях отрасли, и на ВАЗе, в частности, проводилась работа по использованию ЭВМ в планировании и управлении производством, созданию вычислительных центров, внедрению первой и второй очереди автоматизированной системы управления производством. Однако уровень механизации и автоматизации управленческого труда (оснащенности его вычислительной и организационной техникой) оставался явно недостаточным. Так, отношение стоимости вычислительной техники объединений к стоимости основных производственных фондов к началу 80-х гг. в среднем по отрасли составило 1,6% [59]. На ВАЗе в 1989 г., при коэффициенте использования производственных мощностей в 100,0%, удельный вес рабочих на механизированном труде составлял всего 58,9% [48].

Однако, несмотря на достаточно низкие коэффициенты механизации

труда, улучшение структуры и состава рабочих кадров (повышение квалификации и уменьшение численности рабочих, занятых на вспомогательных и подсобных работах) является одним из важных источников повышения производительности труда. В этом направлении строится система подготовки кадров на ВАЗе.

Большое внимание заслуживает проводимая на ВАЗе работа по определению рациональных условий труда, а в частности, областей применения женского труда. Рабочие места, на которых целесообразно использовать труд женщин, определяются исходя из анализа содержания, характера и условий труда, проводимого инженерами-организаторами труда совместно с физиологами и работниками лаборатории промсанитарии с участием работников профсоюзной организации. На основе такого анализа в 1976 г. определено, что в процессе дальнейшего развития производства целесообразно на многих рабочих «местах заменить мужчин женщинами, использовав труд мужчин на тех рабочих местах, где работа женщин по условиям труда нежелательна» [87]. В целом, в конце 1989 г. доля мужчин среди рабочих составляла 56,9%, женщин 43,1% [48]. Работа в этом направлении проводилась до конца 1989 г., около 1000 мужчин прошли подготовку по другим профессиям и переведены на другие рабочие места, а их места заняли женщины.

Согласно отчетной документации, объемно-планировочные решения зданий ВАЗа, функциональная окраска помещений и оборудования, эффективная вентиляция, освещение помещений, учитывающие специфику производства, высокие эстетические качества, новая система питания и комфортное бытовое обслуживание рабочих позволило обеспечить уровень производительности труда в 2-2,5 раза превышающий достигнутый на отечественных автозаводах [87]. В частности, принципиально новые приемы планировки территории завода позволили обеспечить наилучшие

эксплуатационные условия, удобную доставку рабочих, широкие возможности для развития производства.

Поскольку в процессе производственной деятельности рабочие сталкивались с влиянием негативных факторов, таких как высокая температура, запыленность, загазованность, шум, вибрация, это приводило к физическому истощению, не говоря о последствиях длительного воздействия этих факторов. Метеорологические условия производственной среды характеризуются температурой, влажностью, движением воздуха, а в горячих цехах еще и тепловым излучением. По санитарным нормам 1973 г. температура воздуха в горячих цехах не должна превышать 28 °C, оптимальная влажность воздуха производственных помещений должна колебаться в пределах 60-40%, а его скорость не должна превышать 0,3-0,15 м/с [17]. Высокая температура отрицательно сказывалась на самочувствии рабочих в связи с неблагоприятными условиями для сердечно-сосудистой системы. При повышенной температуре высокой и влажности возникали условия для перегрева организма из-за резкого уменьшения испарений с поверхности тела [62]. Основные производственные корпуса имеют кубатуру от нескольких сотен тысяч до нескольких миллионов кубометров при длине и ширине корпусов, превышающих сотни метров. В этих условиях применена механическая приточная вентиляция, поскольку использование аэрации практически невозможно [87]. В целях сокращения объемов подаваемого воздуха принято решение об использовании испарительного охлаждения, подаваемого механическим путем приточного воздуха. Применение испарительного охлаждения позволило создать в корпусах механической обработки и сборки внутренние метеорологические условия в теплый период года для расчетных параметров наружного воздуха, характеризующиеся параметрами 27,2-28,3 °C, с относительной влажностью 56%.

К тому же рабочие ряда цехов постоянно или периодически подвергались воздействию инфракрасного излучения, что способствовало перегреву организма и негативно влияло на их зрение [62]. Интенсивность облучения на рабочих местах колебалась от нескольких десятых до 8-10 кал/см²*мин. Во время выполнения отдельных операций интенсивность могла достигать 15 кал/см²*мин [87]. Другим негативным фактором, действию которого подвергались рабочие была пыль. Предельно допустимая концентрация нетоксичной пыли в воздухе рабочей зоны не должна превышать 2 мг/м³ (пыль кварца, песка, кварцита), и 10 мг/м³ (другие виды пыли) [87]. Однако на многих предприятиях не осуществлялись меры по ликвидации запыленности производственных помещений [21]. Например, тяжелые условия труда были в литейном цехе (металлургическое производство) ВАЗа. Загрязненность воздуха была зафиксирована на уровне 24-79 мг/м³. Среди токсичной пыли на металлургическом производстве рабочие чаще всего контактировали с пылью, содержащей окись кремния, оксиды железа, марганца и фтористые соединения. В частности, пыль с содержанием окиси кремния, вызывал силикоз, в результате чего отдельные участки легких переставали выполнять функцию дыхания, что приводило к ухудшению работы сердца и других органов [62].

По санитарным нормам в литейных цехах предельно допустимая концентрация окиси углерода составляла 0,03 мг/л [63]. Попав через альвеолы легких в кровь, окись углерода связывался с гемоглобином крови, в результате чего образовывался карбоксигемоглобин, что приводило к сбоям в транспортировке кислорода к клеткам организма. Однако недостаточный контроль со стороны отделов техники безопасности и технической инспекции профсоюзов по состоянию газоопасной аппаратуры и коммуникаций на заводе приводил к проникновению окиси углерода в рабочих помещениях в концентрациях, вызвавшие тяжелые профзаболевания.

Среди негативных факторов воздействия на рабочих также была вибрация - механическое колебание тел. Негативное влияние на организм человека вызвали вибрации с частотой колебаний от 40 Гц и амплитудой от 0,016 мм. Длительное воздействие вибраций значительной частоты и амплитуды приводил к вибрационной болезни, поражала нервно-мышечную систему и вызвала повреждения суставов [17].

Чрезмерный шум способствовал возникновению травматизма и снижал производительность труда. Работа в условиях повышенного шума в течение рабочего дня вызвала утомление слуха, а длительная действие шума, превышающий санитарные нормы, приводила к его потере. В рассматриваемый период значительное количество рабочих было занято на производстве в условиях повышенного шума.

В соответствии трудовым законодательством на всех вредных работах или работах, предусматривающие пребывания в ненормальной температуре и сырости, а также связанных с загрязнением тела, рабочие должны были получать от предприятия спецодежду и меры предосторожности (очки, маски, респираторы и т.д.) [10].

Немаловажным для создания безопасных условий труда является надлежащее состояние территории заводов. Согласно Инструкции по санитарному содержанию промышленных предприятий проезды и проходы последних должны быть свободными для движения, не иметь ям, а также быть хорошо освещенными в ночное время. Тоннели, мосты, переходы и их ограждения должны содержать в исправности. Но территория и проходы в цехах на многих заводах были загромождены готовыми изделиями, оборудованием, строительными материалами или просто мусором. Территорию предприятий пересекала сеть железнодорожных и автомобильных путей, что, в условиях отсутствия пешеходных переходов, приводило к травмам и несчастным случаям [8]. За рассматриваемый период

на ВАЗе случилось 39 несчастных случаев в связи с неудовлетворительным состоянием территории [8].

На каждого рабочего должно было приходиться не менее 13 м² объема производственного помещения [17]. В 1976 г. норма была повышена до 15 м² [8]. В ряде цехов рабочим, например, в металлургическом производстве, приходилось работать в условиях плохого освещения, что негативно влияло на зрение и становилось причиной травматизма. Для освещения производственных помещений использовали естественное и искусственное освещение. Естественное освещение осуществлялось через окна в стенах и световые фонари в крыше зданий.

Анализ условий труда на ВАЗе не будет полным без характеристики возможностей удовлетворения гигиенических потребностей рабочих. В цехах должны обеспечивать такие санитарно-бытовые помещения, как душевые, гардеробные, туалеты, раздевалки, умывальные [17]. Поскольку автомобильное производство связано с различного рода загрязнениями важное значение для рабочих имела организация работы душевых. Последние следовало обеспечивать горячей водой в количестве, достаточном для всех рабочих. При отсутствии в душевых индивидуальных смесителей, температура воды должна составлять + 28-37 °C в зависимости от характера производства. Температура в холодный и переходный период года в душевых должна равняться 25 °C, в гардеробных и умывальных - + 16 °C, в раздевалках - + 23 °C, уборных - + 14 °C. В частности, результаты исследования показывают, что на большинстве рабочих мест основных и вспомогательных производств ВАЗа гигиенические условия труда более благоприятны, чем на других родственных предприятиях отрасли (например, ГАЗ и ЗИЛ). В конце 1960-х гг. обеспечение бытовых нужд рабочих на ряде предприятий автопрома находилось на низком уровне. Например, в 1966 г. рабочие ГАЗа были обеспечены гардеробными только на 70-80%, а душевыми - на 60% [59]. Рабочие ЗИЛа в начале 1970-х гг. были обеспечены

гардеробными на 57%, душевыми - на 42%, санузлами - на 62%, а умывальными - на 48% [59]. Однако наличие бытовых помещений не гарантировало удовлетворение гигиенических потребностей рабочих. В отдельных цехах количество рабочих значительно превышала их пропускные возможности. Недостаток бытовых помещений или непродуманное их расположение негативно сказывалось на здоровье рабочих автомобильной промышленности.

Создание безопасных условий и облегчения труда рабочих напрямую зависело от уровня механизации производства. Рабочих поощряли к рационализаторской деятельности путем денежных вознаграждений за предложенные мероприятия по модернизации, внедренных в производство. Для содействия движения на предприятиях действовали технические кабинеты, конструкторские бюро. В директивах девятнадцатого съезда компартии указывалось на необходимость распространения движения за механизацию, облегчение и дальнейшее оздоровление условий труда [2]. Перед профсоюзовыми организациями в 1970-е гг. была поставлена задача усилить движение изобретателей и рационализаторов, а перед раднаргоспами, министерствами и обкомов партии - ускорить внедрение изобретений и предложений в производство.

Для повышения количественных и качественных показателей последнего руководство государства пыталось обеспечить использование всех ресурсов. Достижение поставленной цели стало возможным с помощью социалистических соревнований. Уже существовала форма социалистического соревнования - движение за коммунистический труд (движение «За коммунистическое отношение к труду» [75]), а главным акцентом сделан «борьба за технический прогресс» [31]. Соревнования включали три направления: первое направление направлено на рост производительности труда, второе – на систематическую учебу и повышение квалификации, а третье – на трудовое поведение.

С 1966 г. рабочим-победителям соревнования за коммунистический труд присваивали звание «Ударник коммунистического труда» с одноименным нагрудным знаком и удостоверением. Для получения звания рабочим необходимо:

- проработать на предприятии не менее 3 лет;
- выполнять взятые социалистические обязательства в течение года;
- добиться роста производительности труда;
- освоить смежные профессии и применять передовые методы труда;
- активно участвовать в заводской общественной жизни (членство в профкоме, участие на заседаниях товарищеских судов, профсоюзных собраниях и т.д.).

Следует отметить, что рабочим следовало образцово вести себя в семье, заботиться о воспитании детей и опрятно выглядеть [6].

Однако за нарушение трудовой дисциплины, недостойное поведение в быту и хулиганство их могли лишить этого звания.

Коллективам бригад, участков, смен и цехов вручали вымпел и «Свидетельство о присвоении звания коллектива коммунистического труда», а коллективам предприятий - Красный флаг и «Диплом о присвоении звания коллектива коммунистического труда» [75]. В газетной хронологии встречаются случаи о вызовах на социалистическое соревнование коллективов ВАЗа другим заводам. Газета «Волжский автостроитель» от 13 января 1973 г., «рабочие автоматно-токарного цеха МСП вызвали на социалистическое соревнование коллектив первого прокатного цеха Челябинского металлургического завода» [21].

В период с 1971 г. по 1985 гг. запущено и действовало движение «За сдачу продукции с первого предъявления», целью которого являлось улучшение качественных показателей труда. По итогам 1985 г. в результате проведения социалистического соревнования на лучшее предложение по экономии металла (приняли участие 611 человек, поступило 426

предложений, внедрено 237 предложений и 5 изобретений) общий экономический эффект составил 5293,3 тонны на сумму 2690,8 тысяч рублей [83].

Отметим, что с 1971 г. также запущено соревнование «Лучший по профессии», в рамках которого «рабочие должны были брать повышенные обязательства, которые теперь представляли собой обещание выполнять личные производственные планы» [75]. Личный план представлял собой форму задания, рассчитанного исходя из фактических данных средней выработка за год для каждого рабочего, тем самым ликвидировался формализм обязательств.

Однако, ряд историков акцентируют на формализме проведения соцсоревнований, отмечая, что главной причиной формализма организации различных соцсоревнований являлось то, что в период с середины 60-х гг. до 80-х гг. не были усилены материальные стимулы. Например, звание «Лучший по профессии» присваивалось ежемесячно, причем лучшими выдвигались рабочие каждой профессии из каждого цеха по представлению начальников. Для получения премии (от 20 до 25 руб.) рабочий должен был удержать звание на протяжении 6 месяцев. Ряд исследователей также отмечают, что действенности соревнований препятствовали особенности функционирования автопромышленных предприятий.

Единственная функция соцсоревнований с середины 70-х гг. по 80-х гг. заключалась в контроле выполнения производственных задач благодаря наличию зависимости условий соцдвижений от целевых установок государственной политики. На основании данных по соцсоревнованиям формировалась своеобразная отчетность о результатах работы по производственным показателям.

Трудовые отношения между работниками и администрацией ВАЗ опирались на Кодекс законов о труде. В начале 1950-х гг. рабочий день продолжался 8:00, а рабочая неделя - 48 часов. В 1956 г. было осуществлено

сокращение рабочего дня в предвыходные и предпраздничные дни на 2:00, что привело к сокращению рабочей недели в среднем до 46 часов [10]. С 1967 г. установлена 40-часовая рабочая неделя с двумя выходными днями. Но при становлении ВАЗа, как вспоминает В.С. Соловьев, «понятия «нормальный рабочий день» как такового не было. Да, наверное, и быть не могло» [47].

Ряд законодательных актов посвящены регулированию условий труда несовершеннолетних и женщин. В частности, рабочий день работников в возрасте 16-18 лет должен был составить 6:00, а отпуск - 1 месяц [10]. Длительность отпуска для женщин, в связи с родами, увеличена до 56 дней до родов и 56 дней после родов с оплатой за этот период [75]. С 1968 г. женщинам, которые имели грудных детей, по их просьбе оказывали дополнительный отпуск без сохранения заработной платы до достижения ребенком 1 года [75].

С целью ликвидации привлечения рабочих к дежурствам по окончании рабочего дня установлено, что в выходные и праздничные дни это можно делать только в исключительных случаях при условии согласования с профсоюзом. Не разрешалось привлекать к дежурствам работников чаще одного раза в месяц. Продолжительность дежурства или работы вместе с дежурством не могла превышать нормальной продолжительности рабочего дня. Чередование в выходные и праздничные дни должны были компенсировать предоставлением в течение ближайших 10 дней отгула той же продолжительности [8]. Однако, по воспоминаниям Г. Ляхова, можно зафиксировать нарушение всех норм труда, «работать приходилось с утра до вечера – стройка конструкторских работ никоим образом не отменяла. Если работали во вторую или третью смену, то с утра я работал как конструктор, если в первую – то конструктором был вечером. Кроме того, ещё учился в вечернем институте. Так что, дома меня видели только ночью и в воскресенье» [47]. Но все было направлено на становление ВАЗа, г. Тольятти

и на развитие автопрома страны в целом.

Поскольку работа рабочих автомобильной промышленности была связана с риском травматизма, государство способствовало созданию безопасных условий труда на предприятиях отрасли. В частности, директивы XX съезда компартии предусматривали дальнейшее улучшение охраны труда и техники безопасности, прежде всего в горячих цехах и производстве с вредными условиями труда. Согласно постановлению Совета Министров СССР и ВЦСПС необходимо было ликвидировать причины, которые приводили к несчастным случаям на производстве. Должностных лиц, нарушавших законодательство о труде, следовало привлекать к строгой ответственности. Все новые рабочие должны были проходить инструктаж по технике безопасности и обучение безопасным методам труда непосредственно на рабочих местах в течение нескольких изменений. Нельзя было осуществлять перевод работников на другие работы без прохождения ими соответствующего инструктажа [10].

Непосредственное влияние на производственную жизнь рабочих имели постановления об оплате труда. Система начисления заработной платы была несовершенной на многих заводах [59]. Численность систем заработной платы и всевозможные наслоения к ним порождали разную оплату за одинаковую работу [70], что снижало материальную заинтересованность работников. Заработка плата зависела от выполнения ими плана. Причем в случае невыполнения норм выработки, она значительно снижалась, что вызвало нарекания рабочих, а также не способствовало повышению производительности труда и закреплению кадров.

Преобразования в рамках оплаты труда, осуществленные в период с 1970-1980 гг., нацелены на создание равных возможностей для заработка в соответствии с региональными условиями жизни и отраслевыми особенностями труда посредством установления системы районных коэффициентов и упорядочения отраслевых тарифных сеток.

Новым словом в области финансирования трудового коллектива стала система оплаты труда на ВАЗе, которая существенно отличалась от действовавших на машиностроительных предприятиях страны. Практически всегда фонды экономического стимулирования образовывались лишь при условии выполнения плана по прибыли и соблюдении правильных соотношений между темпами роста производительности труда и ростом заработной платы. Опыт ВАЗа получил свое распространение на предприятиях автомобильной промышленности и других отраслей экономики [59]. Преимущество системы оплаты труда на ВАЗе в сравнении с ранее действовавшими состоит в том, что она сочетает в себе положительные стороны как сдельной, так и повременной форм оплаты, не повторяя их отрицательных качеств [87].

Для решения проблемы зависимости зарплаты от выполнения плана осуществлено повышение тарифной ставки [45]. Для однородных работ вводили единые нормы выработки (технически-обоснованные нормы выработки (ТОН)), а устаревшие тарифные ставки заменили на более высокие. Также уменьшен разрыв между ставками высшего и низшего разрядов [11]. С 1 января 1968 минимальный размер заработной платы работников был увеличен до 60 руб. в месяц (с учетом денежной реформы 1961 г.) [8]. В результате чего были установлены тарифные ставки в размере не ниже 60 руб. в месяц, а отдельным категориям работников - до 70 руб. в месяц [8].

Акцентируем внимание на возможность выплат различных премий, так с начала 1970 г. рабочим осуществились разнообразные премии и доплаты (например, премии за выполнение и перевыполнение плана, доплаты за совмещение профессий, многostаночное обслуживание). Премии выплачивались не только из индивидуальных показателей труда, но и были связаны с результатами работы предприятий. Предполагалось формирование материальной заинтересованности отдельных рабочих не только в

повышении эффективности производства, но и в повышении качества продукции. На ВАЗе усовершенствована система премирования за достижение высоких количественных и качественных показателей в работе, что способствовало повышению материальной заинтересованности в результатах труда. Применение для всех рабочих завода единой системы заработной платы на базе одной тарифной сетки с динамичными доплатами в зависимости от количественных и качественных затрат и результатов труда создало условия для комплектования, а затем закрепления рабочих кадров требуемых профессий и квалификации в соответствии с задачами и объемами работ. Это обстоятельство явилось одним из важнейших факторов, обеспечивающих своевременность монтажных и наладочных работ, оснащение производства инструментом и оснасткой, бесперебойное обслуживание и ремонт сложного оборудования в условиях освоения и наращивания высокими темпами производственных мощностей.

Системой оплаты труда, принятой и внедренной на ВАЗе, предусматривается премирование рабочих за освоение проектной трудоемкости в возрастающих размерах за фактически достигнутый уровень относительно ее проектной величины по бригаде. Эффективность этой премии как составной части заработной платы выражается в том, что она явилась инструментом запланированного повышения заработной платы в меру освоения проектной трудоемкости, моральным и материальным фактором, позволившим преодолеть барьер, связанный с разрывом роста производительности труда и заработной платы в период освоения выпуска продукции, стимулирующим ускоренное освоение проектной трудоемкости автомобиля ВАЗ 2101 на первой очереди завода, практически за 16-18 месяцев с начала его выпуска [87]. По проекту нормативная трудоемкость на ВАЗ 2101 установлена в размере 9435 норма-часов, на ВАЗ 2102 – 69,9 норма-часов, на ВАЗ 2103 – 73,6 норма-часов [87]. Для сравнения заработных плат приведем таблицу 3.

Таблица 3 – Средние заработные платы за 1970-1989 гг. [2]

Показатель	1970	1975	1980	1985	1986	1989
Средняя заработка, руб.	122,0	148,7	168,9	190,1	195,6	217,3
Средняя заработка рабочих ВАЗа, руб.	130,6	161,6	185,5	211,7	216,4	278,5
Средняя заработка ИТР ВАЗа, руб.	178,0	198,4	212,5	233,2	239,0	333,4

По приведенным данным, можно говорить о превышении оплаты труда рабочих и ИТР на ВАЗе по сравнению со среднемесячными заработными платами по всем отраслям народного хозяйства СССР. В целом, система оплаты труда на всех предприятиях автопрома строилась в зависимости от качества и количества выполненных работ. Наличие в системе заработной платы на ВАЗе качественно нового элемента – доплат за профессиональное мастерство в размерах 4,8 и 12% к тарифной ставке, устанавливаемых рабочим за работу без брака и конкретные показатели в освоении смежных операций и профессий, повысило заинтересованность и стремление рабочих к повышению квалификации, приобретению широких производственных навыков, более качественному выполнению работ. В качестве самостоятельного элемента в заработной плате содержатся доплаты за условия труда, которые позволили в более широком диапазоне и с большим обоснованием дифференцировать уровень заработной платы в зависимости от степени напряженности и тяжести труда. Формированием ставок с доплатами к повременной части заработка (она составляет до 55—60% месячной заработной платы в 1976 г.) удалось создать стабильную основу в оплате труда, преодолеть ограниченность и неподвижность повременной системы заработной платы [87].

Кроме перечисленных выше преимуществ система заработной платы позволила сократить количество первичных документов по ее оформлению и начислению, а также численность работников, занятых обработкой этой документации.

В период развернувшейся борьбы за улучшение качества продукции на

заводе был разработан и введен в действие ряд мер, способствующих повышению качества автомобилей. В числе стимулирующих мер введено положение о премировании за высокое качество продукции. Как обязательное условие премирования установлен показатель аттестации выпускаемой продукции на заводской «Знак качества», за присвоение которого развернулось социалистическое соревнование [87]. Источником премирования являются отчисления за продажу автомобилей на экспорт. При присвоении деталям и узлам заводского Знака качества рабочим производственных бригад выплачивается премия в размере 15-20% тарифной ставки. В случае ухудшения качества и появления рекламаций бригада теряет право на присвоенный ранее ее продукции заводской Знак качества и как следствие лишается премии.

В 1972 г. в основном все производственные участки получили Знак качества, и в 1973 г. система премирования за изготовление высококачественной продукции была несколько изменена. В качестве показателей для премирования на всех производственных подразделениях установлены норматив качества, обобщающий уровень качества изделий и уровень культуры производства, от которых зависит размер выплачиваемой премии.

В середине 80-х гг. тарифная часть вознаграждения составляла менее 50% [8]. Следовательно, половина заработка рабочих не отражала результатов труда, что в свою очередь свидетельствует об ослабленном действии материальных стимулов. По статистическим данным за период с 1976 г. по 1984 г. уровень выполнения норм выработки рабочими повысился и составил 125% (в сравнении с показателем 1975 г. 118,8%), а удельный вес технически-обоснованной нормы выработки с 79,5% до 86% [6].

Положения о премировании давали право руководству в течение периода от 3 до 6 месяцев начислять доплаты (до 20%) к заработной плате рабочих, освоивших выполнение технически-обоснованных норм [8]. То

есть, политика направлена на увеличение объемов производства продукции и повышения ее качества путем модернизации производства, развития движения изобретателей и рационализаторов и социалистического соревнования. Часть документов касалась уменьшения продолжительности рабочего времени, улучшение охраны труда и трудовой дисциплины, закрепления кадров, а также повышение оплаты труда рабочих автомобильной промышленности.

Подводя итог изучению вопросов организации трудовой деятельности и материального положения рабочих ВАЗа за 1970-е гг. – 1980-е гг., обозначим, что реализованные в рассматриваемый период государственные инициативы были в основном направлены на усиление стимулов к высокопроизводительному и качественному труду рабочих. Исторические условия повседневной жизни рабочих ВАЗа, прежде всего, были связаны с характерной для того периода государственной политикой, уровнем технической оснащенности автопромышленных предприятий, кадровым обеспечением и условиями производственной деятельности.

1.2 Бюджет семей рабочих ВАЗа и жилищные условия как составляющие повседневной жизни

Исходя из того, что рабочие большую часть времени проводили в цехах и производствах, которые отличались крайне тяжелыми условиями труда, необходимо проанализировать результативность этой работы для рабочего и его семьи. Достичь поставленной цели можно через исследование баланса доходов и расходов семей рабочих ВАЗа, поскольку последний предопределяет возможность удовлетворения материальных и духовных потребностей человека, накладывает отпечаток на формирование его жизненных ценностей.

Как отмечает А.А. Гуменюк, в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР «Об улучшении статистики бюджетов рабочих, служащих и колхозников», началось систематическое проведение бюджетных обследований [53]. Бюджеты рабочих характеризовали все доходы по источникам поступлений и все расходы по их назначению, личное потребление, а также источники и стоимость приобретенных рабочими продовольственных и промышленных товаров. Бюджеты обследовали систематически в течение года, для чего статистики из бюджетов обязаны не менее двух раз в месяц посещать семьи рабочих и заполнять бланки бюджетов на основе опроса членов семьи, используя вспомогательные записи, которые вели семьи, а также все связанные с бюджетом, документы. Для записей в бюджетах рабочих должны быть использованы полученные по месту работы документированные сведения о заработной плате, премиях, пособиях, пенсиях и имеющиеся в семьях документах по уплате квартплаты, коммунальных услуг и т.д. Структура расходов по данным статистических ежегодников СССР на основании статистического изучения 62 тыс. семей представлена в таблице 4 [3].

Таблица 4 – Структура расходов семей рабочих, % [3]

Показатель	1970	1980	1985	1986
Совокупный доход семьи	100,0	100,0	100,0	100,0
в том числе:	-	-	-	-
заработка членов семьи	70,1	69,1	67,3	67,1
пенсии, стипендии, пособия, льготы из общественных фондов	20,9	21,9	23,2	22,9
доход от личного подсобного хозяйства	3,8	3,0	2,8	3,0
доход из других источников	5,2	6,0	6,7	7,0
Использование совокупного дохода	100,0	100,0	100,0	100,0
в том числе:	-	-	-	-
на питание	34,6	30,8	28,6	28,3
на приобретение тканей, одежды, обуви	15,4	15,9	15,4	16,0
на приобретение мебели, предметов быта	5,8	7,1	7,4	8,0
на приобретение строительных материалов	0,5	0,5	0,6	0,6
на приобретение топлива	0,4	0,3	0,2	0,2
на социокультурные и бытовые услуги	22,7	22,9	23,5	23,2
прочие расходы	6,4	6,8	7,1	7,1

В пункте 1.1 сделан вывод, что среднемесячные заработные платы на ВАЗе в рассматриваемый временной период были выше, чем в среднем по стране. Так при сравнении заработных плат выделены заработные платы по стране во всем отраслям народного хозяйства, и прирост составил 64,3% за 1970-1985 гг., тогда как по ВАЗу рост произошел на 62,1% для рабочих и для ИТР на 31,0%. О доходах семей также свидетельствуют темпы роста накоплений.

По статистическим данным Государственного комитета СССР накопления составляли в 1970 г. 4,0% расходов рабочих, в 1980 г. – 5,7%, в 1985 г. – 7,5%, а в 1986 г. – 8,1% [3]. Что подтверждается рядом исследований. Так, Л. Моховикова отмечает, что «о росте доходов рабочих ВАЗа свидетельствует динамика взносов в государственных трудовых сберегательных касс» [70]. Кроме практических соображений внесения средств на сберкнижку, рабочие руководствовались и идеологическими мотивами. В частности, одним из рабочих ВАЗа отмечено, что «его средства не лежат бесцельно, а приносят определенную пользу государству» [21]. Но несмотря на общее увеличение заработных плат, их доля в бюджетах семей сокращается: в 1970 г. доля заработных плат составляла 70,1%, в 1986 г. уже 67,1%. Растет доля доходов от пенсий, стипендий, и других льгот из общественных фондов (за анализируемый период рост доли составил 2,0%).

Расходная часть семейного бюджета характеризует возможности удовлетворения материальных и духовных потребностей рабочих ВАЗа. Структура расходов семейного бюджета рабочих состояла из таких статей, как расходы на питание, на предметы личного пользования, на культтовары, на гигиену, лечение и отдых, на дошкольные детские учреждения, на культурно-просветительские услуги, на жилищно-коммунальные услуги, на алкоголь и табачные изделия, на мебель и хозяйственные принадлежности, на строительные материалы, дома и оплату труда по капитальному ремонту и строительству, на уплату налогов, на приобретение облигаций

государственных заемов развития народного хозяйства и тому подобное. Данные таблицы 4 свидетельствуют о значимости продовольственного вопроса для рабочих не только ВАЗа, но для советских граждан в целом, поскольку расходы на питание составляют треть в структуре использования совокупного дохода семей за анализируемый период. Акцентируем, что госкомитетом по статистике данные по потреблению рабочих учитывались с данными ИТР, отдельно данные категории рассматривались только до 1960 г., что позволяет определить только усредненные показатели по потреблению. К.П. Прибыткова отмечает, «анализ доходов рабочих и уровня цен того времени привел автора к выводу, что заработанных рабочими денег хватало только на покупку продуктов и товаров первой необходимости» [75].

Далее необходимо проанализировать динамику цен за анализируемый период. Так, по статистическим данным в 1975 г. индексы потребительских цен на продовольственные товары составляли 102,0%, в 1980 г. 110%, в 1985 г. 119%, и в 1990 г. 140%, на непродовольственные товары 99%, 110%, 119%, 140% соответственно по годам 1975 г., 1980 г., 1985 г., и 1990 г. Самый высокий рост показывают индексы потребительских цен на платные услуги населению: в 1975 г. 110%, в 1980 г. 135%, в 1985 г. 148% и в 1990 г. 172% [3]. Анализ статистических данных по среднерозничным ценам показывает их значительный рост. Динамические ряды, отражающие тенденции изменения цен на отдельные группы продовольственных товаров за 1970-1990 гг. представлены на рисунке 1.

Как отмечает, А.А. Гуменюк, неотъемлемой задачей повышения качества жизни рабочих, а также населения в целом, «напрямую зависело от решения вопроса, связанного с увеличением доходов в расчете на душу населения» [53]. При этом потребление продовольственных товаров с каждым годом увеличивается. Сопоставим данные по СССР, РСФСР, и Куйбышевской области. В 1970 г. потребление мяса на душу населения в целом по области составляло 37 кг., в 1975 г. 36 кг., в 1985 г. 39 кг.,

потребление рыбы 18,5 кг, 19,3 кг, 17,2 кг, 17,2 кг соответственно. Потребление овощей увеличилось с 67,3 кг. до 118 кг., а хлеба с 114,2 кг на 117 кг. [3]. В среднем по СССР потребление овощей составляло в 1980 г. 92 кг., а по РСФСР 87 кг. С 1980 г. были намечены положительные сдвиги в структуре питания рабочих, «которое стало более калорийным, в частности, за счет увеличения мяса и овощей» [75].

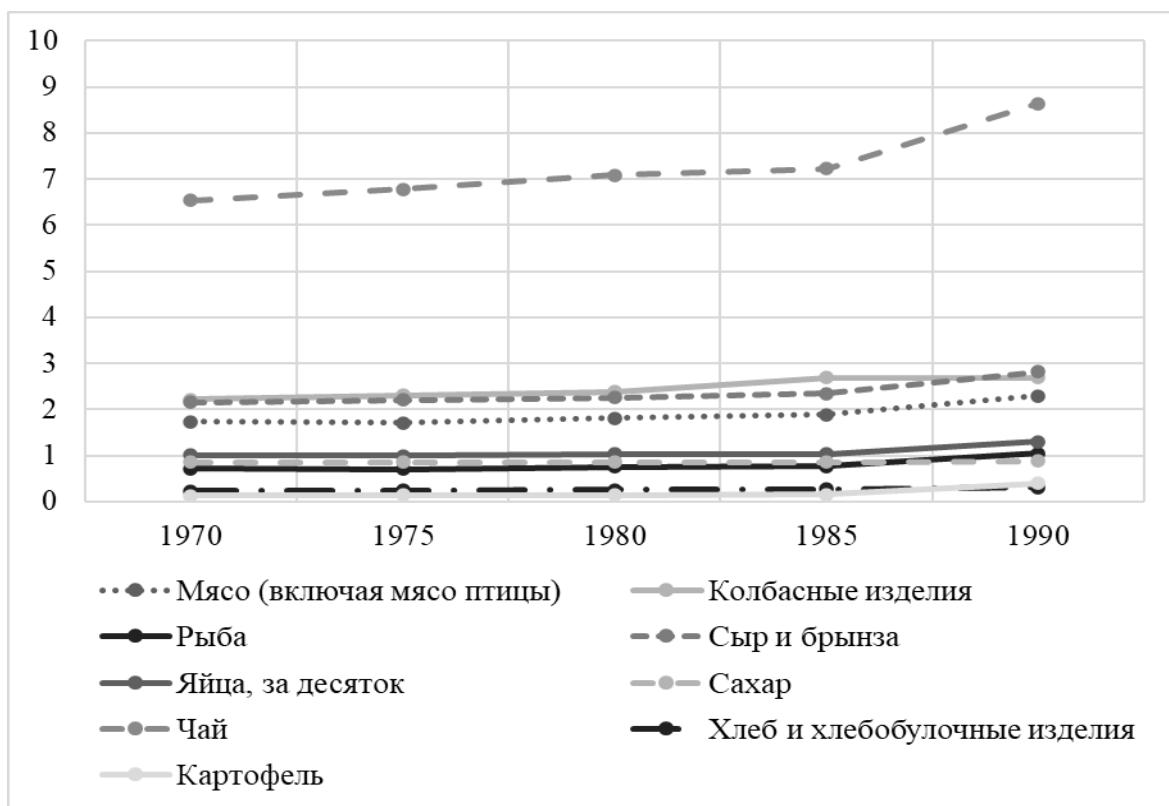


Рисунок 1 – Изменение среднерозничных цен на отдельные группы продовольственных товаров, руб. / кг. [3]

Интересна хроника, собранная А. Степановой (историк ВАЗ, собравшая информацию о ключевых событиях, отраженных в архивных делах, газетных публикациях с 1966 г. по 2006 г.), которая отражает проблемы, связанные с питанием рабочих ВАЗа. Работник ВАЗа Н. Калобаев обратился с письмом в ЦК КПСС в связи с ухудшением продовольственного снабжения г. Тольятти (1975 г.), в частности по поводу нехватки в продаже мяса, мясопродуктов и свежей рыбы. Затронуты вопросы и

совершенствования условий труда: «Говорим, что все для блага человека. А автозаводчане отдыхают только раз в неделю. Директор Поляков много сделал во время строительства завода, и сейчас много работает, за что пользуется уважением в коллективе. Но это уважение может кончиться, так как теперь он почти не считается с коллективом. Неоднократно ему задавали вопрос о переходе на пятидневку. Обещал, как только выйдем на проектную мощность, а как вышли, отложил до октября 1974 года. Прошел октябрь, начал обещать с конца января, кончается январь – уже никаких обещаний... Это ли не издевательство? Уже не считаются с интересами 90 тысяч простых тружеников. Вы наша последняя надежда» [86].

В среднем для рабочих в возрасте от 18 до 59 лет суточная норма калорий колебалась в зависимости от возраста от 3700 ккал до 3450 ккал для мужчин и от 3150 ккал до 2900 ккал для женщин. Суточная норма белков для мужчин варьировалась от 102 г до 95 г, а для женщин от 87 г до 80 г, жиров - соответственно 136-126 г и 116-106 г, углеводов - соответственно 518-483 г и 441-406 г. Для рабочих горячих цехов в возрасте от 18 до 59 лет норма калорий составляла 4300-3900 ккал, а суточная норма белков колебалась от 118 г до 107 г, жиров - от 158 г до 143 г, углеводов - от 602 г до 546 г. [3].

В течение 1970-х - начале 1980-х гг. распространеными блюдами, которые готовили в семьях рабочих, были борщ, картофель, приготовленный различными способами, макароны, каши [53]. Мясные блюда потребляли не каждый день. Среди них были распространены гуляш, котлеты, запеченная курица. Ветчина, буженина, хороший сыр могли появиться на столе металлургов только на праздники из-за их высокой стоимости. Что касается меню рабочих столовых, то на ВАЗе в 1980-х гг. среди первых блюд рабочим предлагали борщ и суп. Гарнир был представлен различными кашами или макароны по 250 гр. [27]. Однако картофеля как гарнира в меню не было. Из мясных блюд рабочие могли заказать бефстроганов, котлету, лангер, шницель по 150 гр. [27]. Запить еду можно было стаканом чая, компота или

молока. В буфете рабочим предлагали приобрести хлеб, сметану, сухую колбасу и получить молоко по талонам.

Особенностью работы в условиях высокой температуры воздуха было резкое снижение аппетита и торможения выделения соков, способствуют пищеварению. Поэтому пища, которую принимали в подобных условиях, переваривалась хуже, чем при нормальной температуре. Лишь после 1-1,5 часа пребывания в нормальных температурных условиях пищеварительные процессы восстанавливались. Для возбуждения аппетита и обогащения организма поваренной солью в соответствии с Инструкцией по организации физиологически обоснованного питания рабочих горячих цехов в столовых, особенно в летнее время, должен был быть организована продажа комплексных завтраков [8].

Второй по объему статьей расходов семейного бюджета рабочих были расходы на предметы личного пользования: одежду, ткани, обувь, головные уборы, галантерею и трикотаж. В течение 1970-1980 гг. произошел рост расходов по этой статье. Наименьший их размер зафиксирован в 1970 г. и в 1985 г. - 15,4% расходной части бюджета, в денежном эквиваленте составило 255,91 руб., а наибольший - в 1986 г., что равно 16,1% расходной части бюджета или 390,95 руб. [53]. На одежду, обувь и аксессуары в 1989 г. шло 17,35% расходной части семейного бюджета. Как отмечено в ряде публикаций, одежду преимущественно шили.

В течение 1973-1985 гг. увеличились расходы на культтовары: газеты, журналы, книги, канцелярские товары, музыкальные инструменты, радиоприемники, телевизоры, часы, спортивный инвентарь, фотоаппаратуру и т.д. Они колебались от 1,70% расходной части семейного бюджета в 1975 до 3,38% расходной части бюджета в 1979 г. В конце 1980-х гг. покупка культтоваров и их ремонт обходились семейному бюджету рабочих в 2,83% его расходной части [53].

В течение исследуемого периода расходы на гигиену, санитарию и

лечения, из которых с 1976 были выделены расходы на покупку предметов гигиены, парфюмерии, косметики, санитарии, медикаментов и лекарств, в сумме не превышали 1,69% расходной части семейного бюджета или 33,37 руб. [8]. В 1979 г. расходы по отмеченной статье составили 0,77% расходной части бюджета рабочих ВАЗа.

С 1970-1986 гг. расходы на кино, театр и другие культурно-просветительские мероприятия колебались от 1,30% до 1,37% расходной части бюджета рабочих ВАЗа. В 1989 г. расходы по отмеченной статье составляли 0,95% [8].

Таким образом, всего в структуре бюджета семей рабочих ВАЗа в период с 1970 г. по 1986 г. доходная часть все же преобладала расходную. Основной статьей формирования доходной части бюджета была заработка плата рабочих. За счет роста последней произошло увеличение доходов. В течение 1970-1980-х гг. объемы расходов увеличились практически по всем статьям расходной части бюджета. Наиболее существенными из них были покупка товаров первой необходимости: продукты питания и предметов личного пользования, а также уплата налогов, на которые в сумме шло более двух третей расходной части семейного бюджета. Подобная структура расходов позволяла удовлетворять потребности первой необходимости, но свидетельствовала о невысоком уровне жизни семей рабочих ВАЗа, несмотря на то что последние были рабочими приоритетной отрасли экономики. Увеличение доходов в течение 1970-1980-х гг. привело к определенным изменениям в пищевом рационе рабочих и членов их семей, связанных с уменьшением потребления мучных изделий в пользу увеличения в рационе мяса, молочной продукции, овощей. Также произошло расширение возможностей покупки предметов гардероба.

Жилье является неотъемлемой составляющей жизни человека и социума. Жилищные условия в значительной степени определяют физическое здоровье и психологическое состояние человека, накладывают

отпечаток на формирование и развитие его личности, которые влияют на возможность создания семьи и на отношения между членами последней. В 1968 г. проблема жилья стояла остро, поскольку на ВАЗ съезжались рабочие со всей страны, а имеющееся количество жилья не удовлетворяло потребностям. Из протокола совместного совещания руководителей Министерства энергетики и электрификации СССР и Министерства автомобильной промышленности СССР с проектными организациями по рассмотрению хода проектно-изыскательских работ и начала строительства автомобильного завода, строительных баз, ТЭЦ и жилья для автозавода от 13 сентября 1966 г.: «принять к осуществлению согласованное с областными партийными и советскими органами строительство в 1966-1967 гг. для автозавода 110 тыс. кв. м жилья в старой части города» [28].

Изучение архивов позволило условно определить основные этапы создания «Нового города» в Тольятти:

1 этап «Проектирование» с 1966-1967 гг. На этом этапе осуществлялось проектирование Автозаводского района города, проводились расчеты и согласования застройки. Генплан охватывал период 25-30 лет, с детальной разработкой строительства на 69-72 гг. XX в. Градообразующей базой явился собственно ВАЗ. Количественные параметры первой очереди строительства были определены исходя из потребностей ВАЗа и наличия строительной базы. Основываясь на этих данных, была выявлена необходимость создания к 1972 г. городского образования на 150-155 тыс. человек, к 1975 г., с учетом поправок, городское образование должно было покрыть необходимость уже на 400 тыс. чел. [8]. Основной территориальной единицей являются укрупненные жилые кварталы. Такая система позволяет благоустроить кварталы и удовлетворить все возможные потребности его населения, а это в среднем 25-30 тысяч человек на территории 80-90 га [8].

2 этап «Начальное строительство» с 1968-1969 гг. На данном этапе произошел запуск строительных процессов, новых технологий

строительства, а также обучение кадров. С целью ликвидации жилищной проблемы власти выдали ряд постановлений, направленных на внедрение типовых проектов в строительстве, оговорив ускорения темпов возведения жилья и удешевления последнего. По воспоминаниям Н.А. Дыховичной: «в 69-м году главным проектировщиком Нового города был Борис Рафаилович Рубаненко, и он рассказывал каким сложным стал именно для него тольяттинский проект» [48]. Сложности заключались во всем, начиная с того, что «где и каким вообще должен стать он» [48]. По его воспоминаниям, ВАЗ не претендовал на «какой-то особенный, самостоятельный город, слившись с уже существующей застройкой Тольятти» [48]. Главная идея заключалась в том, чтобы Автозаводской район своими архитектурно-планировочными, градостроительными основами соответствовал самому ВАЗу. Учитывая личный и зарубежный опыт Б.Р. Рубаненко тщательно занимался вопросами планирования города. В команде для разработки проекта было 500 человек, они представляли все направления советской архитектуры.

Принципиальным и острым вопросом оказался вопрос «какую серию домов принять за основу застройки?» [48]. Как отмечали архитекторы, именно серию домов, поскольку ориентирование на индивидуальное строительство не позволяли масштабность тольяттинского проекта и сроки. В.Н. Поляковым категорически отвергались «времянки», как отмечено в воспоминаниях Н.А. Дыховичной: «строить только начисто, чтобы потом ничего не сносить, не оставлять людей в убогом жилье» [46]. На тот момент за основу была взята серия домов 464-А, разработанная в 1958 г., но она не удовлетворяла требованиям повышения условий жизни, отдыха рабочих и, по воспоминаниям строителей, «явно устарела». Нарекания вызывали проходные комнаты, совмещенные санитарные узлы, недостаточная изоляция кухонь от жилых комнат, маленькие прихожие и коридоры. Неудовлетворительной были звукоизоляция и теплоизоляция жилых домов. Б.Р. Рубаненко решено взять за основу новую серию, как отмечено во

воспоминаниях, «речь шла не просто о раздельных санузлах, лоджиях, мусоропроводах в каждом доме, речь шла о новом качестве жизни» [56]. Состав руководителей, инженеров в тольяттинской стройиндустрии набрался очень сильный: Р.Ф. Мланин, Н.М. Антипашин, Д.В. Еремеев, А.Н. Рейнер, А.Г. Шерадзе. Большая нагрузка выпала на технологов, «которая ночевала и дневала на заводах ЖБИ, помогала наладить выпуск конструкций домов серии 2-60» [56]. Серия домов 2-60 была совершенно новым проектом, разработанным под Тольятти, для 9-ти этажных, а также 12-ти и 16-ти этажных домов разработаны новые серии 11-60, П-57, 1-51-Б.

3 этап «Этап активной работы» с 1975-1980 гг. Именно в данный период строятся не только жилые дома, но и социокультурные объекты. В 1970-1980 гг. получили распространение не только 5-ти этажные дома, но и 9-ти, 12-ти, 14-ти, 16-ти этажные дома. В соответствии с планом устанавливалось следующее соотношение жилых домов: для 5-ти этажных домов 75%, для 9-ти, 12-ти, 14-ти этажных 20%, и на 16-ти этажные дома 5%. Соотношение обусловлено «обеспечением значительного сокращения территории при удорожании строительства в пределах 1,5% по сравнению с 5-ти этажками» [79].

Для благоустройства квартир применяли встроенную мебель, электрические плиты, а также обеспечивали лифтом и мусоропроводом. Тольятти стал вторым в СССР после Зеленограда городом, где дома подготавливали под электроплиты [46].

Архитектором Б.Р. Рубаненко проработаны все детали серийного выпуска, как отмечает Ф. Белла, ««детально продумывал конструкцию здания – от панелей фасадов до размеров площади квартир различного типа, думал об устройстве кухни и санитарных узлов» [40]. По инициативе строительной команды установлены нормы площади на человека в размере 12 кв. м. [7]. Изучение фактических данных по построенному жилью свидетельствуют о стремлении ликвидации проблемы нехватки жилья и

обеспечению нового качественного уровня жизни семей рабочих. Однокомнатные квартиры были рассчитаны на семью из 2 чел., а доля общего числа квартир за 70-80 гг. ХХ в. составила 21%, двухкомнатные рассчитывались на семью из 3 человек, и доля составила 36%, трехкомнатные на семью из 4 человек, доля составила 33%, и четырехкомнатные (на семью более 4 чел.) с долей 10% [40].

В новой книге регистрации сектора учета и распределения жилья ВАЗ сделана первая запись в апреле 1969 г. Первым новоселом была Л.Н. Овчинникова, инженер отдела снабжения энергетического производства ВАЗа, получив ордер №1. Первый зарегистрированный дом Автозаводского района зарегистрирован по адресу Дзержинского 101 (4М) (на сегодняшний день нумерация дома Дзержинского 63), в котором насчитывалось 254 квартиры [46]. В последующих годах на очередь влияли производственные показатели, степень участия в жизни коллектива, отношения с начальством, что создавало возможности для давления на рабочих со стороны цеховой администрации.

Особое внимание уделялось качеству строительства. В начале 1970-х гг. начался переход на выпуск панелей для новой серии 9-ти этажных домов, при этом изменилась отделка внешней стороны панелей – помимо «тиснения» бетона через полиэтиленовую пленку и отделки мраморной крошкой стали использовать керамическую плитку. Строительство велось в ускоренных темпах. В печатной периодике отмечается рекордный рост жилья, например фрагмент из газеты, «дом 11-Ж в 4 квартале Автозаводского района Тольятти намечено сдать под заселение на месяц раньше намеченного срока. Он был начат в декабре 1973 года и должен войти в эксплуатацию в апреле 1974 года. Концентрированными усилиями рабочих и ИТР Спецжилстроя-1 и ДСК-1 удалось сократить сроки строительства» [7]. Но сроки строительства не должны были быть причиной низкого качества жилья. Н.А. Дыховичная вспоминает, «сколько было шума, когда мы

потребовали разобрать два этажа, полностью смонтированных на одном из домов. Первым тревогу забил А.Г. Розенфальд, главный инженер нашей мастерской: такое качество монтажа только в страшном сне привидится. А строители попробовали применить старый прием – еще больше усилить темп: не заставят же все разбирать. Но все-таки мы настояли, чтобы разобрать и сделать все заново» [46].

И.В. Бурая отмечает «одномоментность» застройки большого жилого массива на месте, свободном от исторических реминисценций. Данный факт провоцировал «на создание в Тольятти целостного колористического решения застройки, что должно было бы сделать город проводником определённых настроений и социальных ожиданий» [44].

Но все же проблемы по качеству, определяющие качество жизни и повседневность рабочих, были. Исследователи, основываясь на газетных хрониках, выделяют и несвоевременную сдачу жилья из-за отсутствия квалифицированных специалистов (в частности, при сдаче 12-ти этажного дома 32-А-1, «когда дом был готов, сантехники Спецстроя начали пробовать систему горячего водоснабжения, «опробовали» так, что ни много ни мало – 1800 квадратных метров потолков было испорчено, а паркета — чуть меньше» [25]), из-за некачественных материалов (например, низкое качество облицовочного кирпича, «с Тольяттинского кирпичного завода поставляется некачественный облицовочный кирпич, порой настолько некондиционный, что его не узнать по геометрической форме» [25]), не благоустроенность территории жилого района (например, «перед нашим домом бульдозеристы провели вертикальную планировку, так, что подъезды оказались забиты землей на целый метр» [20]).

4 этап с 1976-1989 гг. характеризуется установкой новых ориентиров развития Автозаводского района, согласование III Генплана строительства, что связано с ухудшением экономической ситуации в СССР, обусловленные ограничениями продолжающейся «холодной войны» и глобальным

противостоянием со странами Запада. В данный период темпы строительства значительно снижаются, в частности социокультурных объектов.

Отдельно кратко выделим конец 80-х гг. XX в. в плане экономического развития СССР и его влияния на ВАЗ. В 88-89 гг. ХХ века все отраслевые союзные министерства были превращены в концерны. В то же время началась реальная приватизация самых рентабельных производств (КАМАЗ, ВАЗ), что непосредственно повлияло на жизнь рабочих.

П.М. Кацура акцентирует, «что всё, что было заложено в советское время, начало быстро проявляться в период перестройки (1986-1991 гг.). «Вся власть - трудовому коллективу!» - лозунг, ставший главным в последней трети восьмидесятых годов на ВАЗе. Появившаяся демократическая пресса и другие СМИ смаковали и подстрекали бунт на заводе. Начались забастовки, бесконечные пикеты как на самом заводе, так и в городе» [62]. Данная ситуация непосредственно характеризует особую напряженность, существующую в среде рабочих, что естественно сказывалось на их жизни, условиях труда, заработной плате.

Р.Г. Пихоя более оптимистичен в своих высказываниях, «в истории сложнейших для АВТОВАЗа 90-ых годов хотел бы выделить несколько существенных вопросов. Первый - ВАЗ немедленно «влетел» в проблему глобализации. Причем, он «влетел» туда, в конкуренцию с мировым рынком, без всех защитных механизмов. Он боролся и, самое удивительное, смог в этой конкурентной борьбе выжить» [73]. По его мнению, ВАЗ, несмотря на вызовы, спровоцированные переходов на новую экономическую систему, смог, самое главное, сохранить рабочие места.

Таким образом, в первой главе во взаимосвязи с экономическими процессами, а также с характеристикой становления ВАЗа определена и повседневность рабочих. С развитием ВАЗа произошел скачок в развитии автопрома в стране в целом. На заводе, по сравнению с отраслевыми значения по автопромышленности, существовали более благоприятные

условия труда. Заработная плата рабочих в рассматриваемый период была выше, чем в среднем по стране, составляя более 70% в структуре бюджета семьи, расходная часть включала в себя различные статьи, но основную занимали продукты питания, которых значительно не хватало на продовольственном рынке г. Тольятти.

На основании анализа выяснено, что государственная политика в жилищной сфере была ориентирована на увеличение возможностей получения жилья для населения. Для ВАЗа специально спроектирован и построен в короткие сроки «Новый город» для обеспечения рабочих жильем. В повседневной жизни рабочие ВАЗа часто встречались с проблемами как в трудовой деятельности (в частности, ненормированный рабочий день), так и связанными с инфраструктурой строящегося города.

2 Удовлетворение социокультурных потребностей рабочих ВАЗа

2.1 Медицинское обслуживание и доступ к образовательным услугам рабочих ВАЗа

За свою жизнь человек стремится удовлетворить целый ряд потребностей, начиная от физиологических, и, заканчивая духовными, что определяет мотивы его деятельности. Возможности удовлетворения основных потребностей населения в значительной степени связаны с реализацией государственной политики в сфере жилищно-коммунального, коммунального и бытового обслуживания, а также торговли. При изучении удовлетворения социокультурных потребностей следует акцентировать, что еще с 60-х гг. XX в. государственная социальная политика вышла на качественно новый этап развития. XXI съездом КПСС определена цель в плане общественного развития, заключающаяся «в формировании гармонично развитой, духовно богатой личности» [53]. Данная цель могла быть реализована только посредством социальной политики через комплекс задач [53]:

- неуклонное улучшение условий труда и жизни;
- осуществление принципа социальной справедливости;
- преодоление существенных социально-экономических и культурно-бытовых различий между городом и деревней.

Еще в период с 1956-1963 гг., называемый историками «хрущевская «оттепель», характеризовался как раз приоритетностью социальной политики для советского правительства. Как отмечает ряд исследователей, ежегодное увеличение заработных плат рабочих расширяло возможности в потреблении продовольственных и непродовольственных товаров. А одним из главных направлений стало жилищное строительство.

В начале 70-х гг. XX в. государственный бюджет получил новый мощный источник поступления средств: подорожала нефть в связи с разразившимся мировым энергетическим кризисом. Благоприятная для СССР международная торговая конъюнктура в этой области практически совпала по времени с масштабным промышленным освоением богатейших нефтяных месторождений в Западной Сибири, что позволило начать поставки нефти заграницу. Выручка СССР от экспорта нефти стала быстро расти: в 1970 г. она составила 0,57 млрд. дол., в 1975 г. – 3,7 млрд., в 1980 г. – 12,5 млрд., в 1985 г. – 13,3 млрд. дол. [72]. Общая доля доходов от продажи нефти за рубеж во всем советском экспорте к середине 1970-х гг. почти достигла 25% [55]. Ежегодное поступление значительных доходов в бюджет страны позволяло направлять значительные средства на социальные нужды. И, как отмечает Р.Г. Пихоя, ВАЗ являлся одним из «важнейших институтов социально-экономического развития страны как в 70-е годы XX века, так и в начале века двадцать первого» [73]. На ВАЗе активно занимались социальной обеспеченностью рабочих, выделялись ресурсы на проектирование, строительство образовательных и медицинских центров, учреждений соцкультбыта. В рамках данной главы необходимо проанализировать все составляющие социокультурного обеспечения рабочих ВАЗа.

Здоровье играет чрезвычайно важную роль в повседневной жизни человека. Оно обуславливает способность последней удовлетворять собственные материальные и духовные потребности, а также потребности членов своей семьи. Несмотря на то, что тяжелые условия труда, особенно в горячих цехах ВАЗа, которые негативно влияли на здоровье рабочих, необходимо определить качество медицинских услуг, которые они получали.

В течение рассматриваемого периода медицинская помощь рабочим ВАЗа оказывалась специально построенная медико-санитарной частью (Медсанчасть ВАЗа). Медсанчасть ВАЗа представляла собой комплекс учреждений, обеспечивающих рабочих не только лечебно-профилактической

помощью, а также разработкой и реализацией совместно с профсоюзом планы мероприятий по улучшению санитарно-гигиенических условий труда и быта рабочих. В состав медсанчасти входили поликлиника, диспансер, детская и женская консультации, лекарственный, фельдшерский пункты здоровья.

При отсутствии узконаправленных специалистов рабочих обслуживали городские медицинские учреждения по месту жительства. Медицинское обслуживание в городе строилось из групп учреждений:

- лечебно-профилактические учреждения;
- санитарно-профилактические учреждения;
- аптечные учреждения;
- раздаточные пункты детских молочных кухонь.

И в рамках улучшения медицинского обслуживания в Тольятти в 1970 г. разработан Всесоюзным проектным институтом Гипроздрав проект медицинского городка [7]. В соответствии с планом медгородок планировалось построить за 1970-1980 гг. Центром медгородка являлось 12-ти этажное здание многопрофильной больницы, а рядом «раскинуться блоки терапевтического, хирургического, родильного отделений» [21]. Уже в 1974 г. открылось родильное отделение, а в 1976 г. зарегистрировано рождение 200-тысячного жителя Автограда, в 1978 г. – 500-тысячного, в 1984 г. – 600-тысячного [67]. В состав медгородка также включалось медицинское училище.

В структуре заболеваемости рабочих течение 1970-1980-х гг. преобладали простудные заболевания такие, как грипп, катар верхних дыхательных путей и ангина. Особенno распространеными были из рабочих горячих цехов. В частности, в 1975 г. количество случаев заболевания гриппом на 100 рабочих ВАЗа составляла 31,2 случая, а в 1979 г. она возросла до 42,1 случаев [4]. Однако заболеваемость ангиной в период с 1975 г. по 1979 гг. снизилась с 13,5 случаев до 3,5 случаев [4].

Влияние производственных условий приводил к тому, что, несмотря на низкий уровень заболеваемости с временной утратой трудоспособности, у рабочих могла проявиться профессиональная патология. Например, среди рабочих цеха окраски автомобилей в 1979 г. были распространенными поражения верхних дыхательных путей.

Медсанчасть ВАЗа осуществляла периодические медосмотры работников вредных профессий. В связи с чем введена должность цехового врача, который осуществлял периодический медицинский осмотр работников, закрепленных за ним цехов, изучал условия труда в цехах, проводил совместно с администрацией цехов и профсоюзными комитетами оздоровительные мероприятия по снижению заболеваемости рабочих, а также занимался санитарно-просветительской работой. Однако из-за нехватки кадров в начале 70-х гг. медсанчасть не была укомплектована цеховыми врачами на 50-75%. В связи с этим нередки были случаи, когда периодические медосмотры рабочих проводились некачественно, без привлечения соответствующих специалистов и осуществлением лабораторных исследований. Медицинским осмотром охватывали только часть рабочих, а также не выясняли в амбулаторных карточках причины заболевания.

С целью предупреждения осложнениям от заболеваний, рабочих, которые часто и длительно болели, должны были быть взяты на учет и на диспансерное обслуживание. У цеховых врачей и узких специалистов еженедельно были один, а иногда два профилактических дня, в которые они должны были изучать условия труда в цехе, его санитарное состояние для обеспечения благоприятных условий труда работникам, которые находились на диспансерном учете. Временной потере трудоспособности свидетельствовал больничный листок, который был основанием для назначения и выплаты больному пособия по временной нетрудоспособности.

В течение 1970-1980-х гг. была налицо проблема неукомплектованности медицинских учреждений врачебными кадрами [3]. Текущесть последних была связана с недостаточным материально-бытовым обеспечением, а также высокой нагрузкой (значительное количество работало на 1,5-2,0 и более ставок). В 1986 г. ситуация ухудшилась, поликлиники и амбулатории, особенно городские, работали с большой перегрузкой – их фактическая пропускная способность превысила плановую мощность почти на одну треть.

В связи с этим характерной чертой медицинского обслуживания рабочих ВАЗа были очереди, образовавшиеся в амбулаториях и поликлиниках. Кроме кадровой, среди причин образования очередей было то, что врач мог начать прием с опозданием, что было обусловлено вызовами на совещания. Поэтому рабочие часто ожидали часами, что приводило к поспешному осмотру больного и ошибок в установлении диагноза.

Еще одной проблемой являлась проблема качества обслуживания. Руководством ВАЗа, а также Исполнительным комитетом Автозаводского районного совета народных депутатов г. Тольятти акцентировалось внимание на вопросах по улучшению медицинского обслуживания. Например, хроника от 12 января 1988 г., «о работе руководства МСЧ № 1 Волжского автозавода по улучшению медицинского обслуживания детского населения». Отмечено, что наряду с положительной динамикой по улучшению качества и культуры медобслуживания, со стороны ВАЗа и руководителей медсанчасти имеется ряд недостатков: имеется перегрузка в 2 раза к существующим нормативам, низкая обеспеченность санитарным транспортом, низкая укомплектованность врачебными кадрами школ и дошкольных учреждений, не телефонизированы медицинские кабинеты ряда средних школ, неизжиты факты грубого, невнимательного отношения к пациентам, не выполняются разнарядки горздравотдела по распределению медикаментов остродефицитной группы» [86].

Обеспеченность лечебных учреждений медицинской аппаратурой в начале 70-х гг. была неудовлетворительной. В большинстве больниц отсутствовал электрокардиограф, а рентген-аппарат был маломощным, не во всех учреждениях были клинические лаборатории. Также наблюдалась проблема с обеспечением медицинских учреждений медикаментами и материалами [59].

Ключевым моментом для безопасности жизни и здоровья работников было соблюдение правил техники безопасности во время производственной деятельности. Нарушение правил и низкая трудовая дисциплина выступали основными причинами производственного травматизма. Например, в 1974 г. на ВАЗе по этим причинам произошло 42,5% всех несчастных случаев [21]. Несмотря на нарушение статьи 142 Кодекса законов о труде нередко предприятия и цеха вводили в эксплуатацию с незаконченными работами по технике безопасности и промышленной санитарии [10]. Такое положение дел приводило к тому, что устранение дефектов откладывалось на длительное время, а рабочие работали в опасных условиях.

Поэтому обязательным условием при приеме на работу было прохождение инструктажа по технике безопасности. Однако администрация многих предприятий не обеспечивала проведение инструктажа по безопасным методам труда, а также не полностью использовала выделенные средства на охрану труда. Имеющимся были случаи, когда, вместо проведения инструктажа, за рабочих ставили фиктивные подписи по его прохождению [27]. Результатом формального отношения администрации цехов по технике безопасности был травматизм рабочих.

Интересен пример из хроники от 15 января 1974 г.: «имели место по вине корпуса вспомогательных цехов внезапные залповые сбросы цианистых соединений в промышленную канализацию, что создало аварийную обстановку на очистных сооружениях канализации и могло привести к экологической катастрофе. Генеральным директором ВАЗа В.Н. Поляковым

31 января 1974 года был издан приказ № 57 о мерах по предотвращению подобных происшествий и наказаниях виновных в авариях» [86]. Но к 80-м гг. ситуация улучшилась, проведено много работы профсоюзами. Так, «10 января 1980 г. на заседании завкома профсоюза ВАЗ подведены итоги смотра условий труда, быта и отдыха работающих женщин. В 1979 году поступило 745 предложений по улучшению условий труда, 290 из них реализованы, 1491 рабочее место приведено в соответствие с санитарными нормами» [86]. Следовательно, очевидна роль и влияние профсоюзов в жизни рабочих ВАЗ.

Неотъемлемой частью жизни каждого человека является образование. Образование - это общественно организованный и нормированный процесс (и его результат) постоянной передачи предшествующими поколениями последующим социально значимого опыта, который в онтогенетическом плане становление личности является ее генетической программой и социализацией. Система образования в СССР состояла из дошкольного, среднего и высшего образования. В свою очередь среднее образование делилось на начальное, неполное и полное среднее образование. Также существовало среднее специальное образование.

В соответствии Конституцией граждане имели право на образование, которое обеспечивалось бесплатностью образования, общеобязательностью начального образования и организацией на заводах бесплатного производственного обучения трудящихся. Государственная политика была направлена на повышение образовательного уровня работников. 17 января 1970 г. издан приказ-постановление генеральной дирекции ВАЗ об объявлении 5-летнего смотра работы профсоюзной и комсомольской организаций подразделений ВАЗ по развертыванию массового движения молодых рабочих «Каждому молодому труженику – среднее образование» [86].

Экономическая подготовка кадров ВАЗа учитывалась при аттестации инженерно-технических работников и повышении квалификационного разряда рабочих, мероприятия по улучшению экономического образования включались в коллективный договор, и выполнение учитывалось при подведении итогов соцсоревнования. Перспективный план экономической подготовки кадров стал составной частью плана социально-экономического развития коллектива ВАЗа. Вопросы экономики в 1972 г. изучили на заводе 7 тыс. чел., в 1973 г. – более 20 тыс. чел., в 1974 г. – занималось уже более 30 тыс. чел. [28]. В учебном году 1974/1975 г. в системе образования ВАЗа было охвачено 31 тыс. чел., в том числе в экономических школах администрации – 16 тыс. чел., в системе политического просвещения – 5,8 тыс. чел., в школах коммунистического труда – 5,6 тыс. чел., в системе комсомольского просвещения – 2,1 тыс. чел., в вечерних и заочных высших учебных заведениях 1,5 тыс. чел. [45].

Как отмечает Ю.А. Сапожников: «сформировавшийся в основных чертах машиностроительный комплекс развивается в направлении складывания и дальнейшей рационализации своей внутренней структуры, интенсификации производства, стремясь к своей завершенности как цельного комплекса производств в рамках НХК страны [81]. И важнейшим условием успеха этого развития является совершенствование хозяйственного механизма в направлении решительного повышения заинтересованности каждого первичного звена этого комплекса в своем качественном росте» [81]. С ростом города и населения потребность в учебных заведениях росла. К началу 1970 г. количество учащихся составило более 50 тыс. человек [8].

На ВАЗе постоянно проходили конференции, семинары, круглые столы, в том числе с иностранными специалистами. В 1979 г. в отраслевом учебном центре ВАЗа состоялся областной семинар ректоров и деканов народных университетов, посвященный пропаганде опыта университета широкого профиля Волжского автозавода [86]. В 1989 г. на основании

соглашения между ЦК ВЛКСМ и Коммунистическим Союзом молодежи Китая для 3-месячной комплексной стажировки (отдел методов обработки, опытно-промышленное производство, вопросы технологии автомобилестроения и технического обслуживания) на Волжский автозавод прибыл молодой специалист Чангуньского автозавода (Китай) Вэй Гуанцун. Состоялись его встречи с комсомольцами ВАЗа, стажер принимал участие в досуговых мероприятиях работников завода [86].

С целью расширения кадрового состава, увеличение объемов производства и улучшение качества продукции на ВАЗе осуществляли подготовку кадров и повышения квалификации рабочих. В рамках повышения квалификации наибольшей популярностью среди рабочих пользовались курсы целевого назначения, которые создавали для изучения нового оборудования, изделий, материалов, технологических процессов, средств механизации и автоматизации, которые применяли в производстве, правил и требований их безопасной эксплуатации, технической документации, научной организации труда, а также вопросам экономики производства и повышения качества выпускаемой продукции. Непосредственно на предприятиях проводили подготовку новых рабочих начального уровня квалификации соответствующем специальности, переподготовку рабочих, переведенных на другие работы, а также последовательное повышение квалификации. Непрерывное образование сказывалось на результатах деятельности. В 1985 г. «совет молодых специалистов ВАЗа назван лучшим в областном смотре советов молодых специалистов в группе промышленных предприятий» [86].

Таким образом, основными болезнями рабочих были острые респираторные вирусные инфекции. Однако влияние вредных факторов при производственной деятельности приводил к диагностированию в рабочих отдельных цехов профессиональных заболеваний. Медицинскую помощь оказывали врачи медсанчасти ВАЗа, действовавшая на базе завода, или

медицинские учреждения по месту жительства. Важное значение для здоровья рабочих малая доступность медицинских услуг, а также их качество. На ВАЗе особое значение придавали и образованию рабочих. В условиях постоянной модернизации проходили курсы повышения квалификации, направленные на изучение новых видов оборудования, инструментов, технологий. Параллельно с системой образования действовала система экономического и политического образования.

2.2 Досуговые практики рабочих ВАЗа

Досуг представляет собой часть внебоцкого времени, которая остается у человека после выполнения непроизводственных обязанностей: передвижение на работу и с работы, сон, прием пищи и других видов бытового самообслуживания. К деятельности, входящей в сферу досуга, принадлежат посещения публично-зрелищных мероприятий и музеев, чтение книг и периодики, прослушивания радио и просмотр телевизионных передач, самодеятельные занятия и увлечения, физкультура и спорт, туризм и экскурсии и тому подобное.

В условиях советской действительности, когда учреждения культуры были проводниками партийной политики в жизни населения, все культурные мероприятия имели целью содействия формированию у граждан идеологически правильного мировоззрения. В 1970 г. в стране насчитывалось 134,0 тыс. дворцов культуры и клубов, 134,4 тыс. библиотек, 157 тыс. киноустановок [3]. Значительное место в культурном измерении повседневности рабочих принадлежало прослушиванию лекций. Лекционная пропаганда сопровождала рабочих на производстве, в учреждениях культуры и отдыха и даже в местах проживания. Проведение лекций могло выступать самостоятельным мероприятием, так и быть составной частью других культурных мероприятий.

Большой популярностью среди населения пользовался кинематограф. К памятным датам советской истории проводили кинофестивале. Культурные мероприятия: лекции, вечера, читательские конференции часто включали в себя просмотр близкого по тематике фильма. В газетах печатали новости кинокартин. Перед каждым киносеансом демонстрировали так называемые киножурналы, что популяризировали советский образ жизни, новые праздники и обряды, вели антирелигиозную пропаганду.

В Тольятти строительство социокультурных объектов осуществлялось в соответствии с проектной документацией в период с 1969 г. по 1989 г. Исследователями отмечается комплексный подход при параллельном возведении жилья и объектов досуговой деятельности. В соответствии с Генпланом застройки принята ступенчатая система построения сети по удовлетворению социокультурных потребностей рабочих.

В первую ступень входили предприятия для повседневного обслуживания (детские сады, школы, продовольственные магазины, столовые, комплексные приемные пункты бытового обслуживания, помещения ЖЭКа, спортивные площадки, озелененные зоны для отдыха с навесами и скамейками), размещаемые в пределах 400-600 м, для обеспечения доступности в 5-7 мин ходьбы.

Особенно спросом пользовались у рабочих, в частности у женского населения, услуги комплексных приемных пунктов бытового обслуживания, а именно парикмахерских. В начале 1970-х гг. посетитель не всегда мог получить желаемую услугу в связи с нехваткой объектов данного назначения, а те, что уже функционировали характеризовались нехваткой материалов: ацетона, лака, краски для волос. Возможность сделать маникюр была лишь в отдельных парикмахерских. В 1974 г. приступили к строительству «Салона красоты». Салон красоты – это «двухэтажное здание было запроектировано Центральным научно-исследовательским институтом экспериментального проектирования жилища» [7]. На первом этаже

располагалась парикмахерская (23 рабочих места с мужскими и женскими залами), на втором – салон врачебной косметики с холлом для ожидания. Из газетной хроники, «в салоне будут функционировать косметические кабины, операционные, процедурные, кабинеты физиотерапии, общего массажа, электроэпиляции. Они оснастятся отечественным и зарубежным оборудованием. Салон врачебной косметики рассчитан на 200 посещений в день» [25].

Поскольку выбор одежды был достаточно ограничен, люди шили одежду самостоятельно или обращались в ателье. Однако, культура обслуживания заказчика в ряде мастерских находилась на низком уровне. Рабочие жаловались на неудовлетворительное качество пошивочных и ремонтных работ, длительные сроки выполнения заказов [23]. Для того, чтобы получить качественные услуги и сократить сроки их выполнения в государственных ателье, следовало доплачивать мастерам в частном порядке. Стоимость легкого платья в ателье колебалась от 90 руб. до 140 руб. [75].

Во вторую ступень входили предприятия периодического обслуживания (промтоварные магазины, рестораны, почта, сберкассы, аптеки, поликлиники, кинотеатры, библиотеки, стадионы), которые рассчитывались на каждый жилой район с радиусом обслуживания в пределах 1000-1500 м., для обеспечения доступности в 15-20 мин ходьбы (или 6-10 мин на транспорте). Спортивные центры в жилых районах строились из расчета: 1 спортивный центр на 60 тыс. чел.

В условиях советской действительности люди сталкивались со сложностями, возникавшими при попытке купить товары, которые пользуются спросом. Поэтому распространенным среди населения было выражение «не купить», а «достать» [59]. В быт рабочих в 1970-х гг. входит все больше культтоваров. Однако торговая сеть не могла удовлетворить запросы населения на товары повышенного спроса. Например, в 1973 г. такими товарами были грампластинки, пианино, гармони, щипковые

инструменты и баяны. Не хватало радиоприемников I-го и II-го классов, а также III-го класса «Днепр-52». В продаже были только радиоприемники III-го класса «Москвич», «АРЗ», «Рекорд», которые не пользовались спросом у населения. Сложно было приобрести фотоаппараты «Киев-3», «Зоркий-3», «Москва-3». Ни были востребованными фотоаппараты «Любитель», «ФЭД». Граждане стремились приобрести велосипеды производства Рижского и Минского заводов в отличие от продукции Харьковского велозавода. Популярными были мотоциклы ИЖ-49 и М-52, чего нельзя сказать о маломощном мотоцикле К-125. В 1973 г. существовали перебои в торговле наручными часами. Возникали сложности с покупкой мягких игрушек и, особенно, кукол.

Третья ступень включала в себя предприятия общегородского значения, они располагались не только в Новом городе Тольятти, но и предполагалась застройка в Центральном районе и Комсомольском районе. В данную группу входили в первую очередь учреждения культуры.

8 января 1982 г. В Тольяттинском краеведческом музее открыта тематическая выставка «КВЦ-82», организованная Волжским автозаводом и городским Домом техники НТО. На выставке представлена продукция, которую выпускает КВЦ ВАЗ [86].

И четвертая ступень с предприятиями обслуживания в пригородных зонах, предназначенные для массового отдыха. Первоначально планировалось создание целого культурного комплекса: памятник В.И. Ленину, 20-ти этажный Дом Советов (на 2,5 тыс. мест), Дворец культуры ВАЗ (большой зал 1,5 тыс. мест, малый зал на 400 мест), библиотека (300 тыс. томов), Дворец бракосочетания, ТЦ «Русь».

Дворец культуры ВАЗ проектировался ЦНИИЭП им. Мезенцева, главным архитектором назначен А. Хаджин. Интересны данные хронологии. Так А. Ореховский характеризовал Дворец культур ВАЗ: «Проект Дворца культуры включал в себя большой зрительный зал на 1500 мест, малый

зрительный зал на 400 мест, аудитория-конференц-зал на 200 мест, танцевальный зал, городская библиотека, читальные залы, бильярдная, игровая комната, гостиные и многое другое. Для отделки использовали мрамор, пластмассу, ценные породы дерева, кожу. Комплекс Дворца культуры можно разделить на три группы помещений: зрелищные, клубные и библиотечные» [21]. Дворец культуры ВАЗ сдан в эксплуатацию с опозданием на год, только в конце 1988 г. На площадке Дворца культуры проводились различные награждения, а также отмечались профессиональные праздники.

Популярным видом досуга среди рабочих было чтение газет, журналов, книг, которые рабочие могли взять в библиотеке или приобрести. Рабочие пользовались городскими библиотеками и библиотеками ВАЗ. Жизнь рабочих была многогранной и разносторонней, что отмечалось на конкурсах: «в рамках Всесоюзного смотра самодеятельного творчества трудящихся в 1984 г. состоялся второй городской смотр вокального искусства и вокальных ансамблей. Дипломантами стали народный женский вокальный ансамбль «Гармоника» УГЭ ВАЗ» [86].

Для обеспечения досуговой деятельности рабочих спроектированы спортивные и зрелищные объекты. Например, стадион «Торпедо» (с перспективой на 40 тыс. жителей), универсальный спортивный комплекс «Олимп», Дворец спорта «Волгарь» [7]. 12 января 1970 г. Подписан приказ № 6 генерального директора ВАЗ В.Н. Полякова о создании Центрального совета и малых советов в производствах и управлениях ВАЗ производственной гимнастики и физкультурно-массовой, оздоровительной работы. Председателем Центрального совета назначен главный инженер ВАЗ Е.А. Башинджагян. В производствах функции организации физкультурно-массовой работы возложены на главных инженеров данных подразделений [86].

Стадион «Торпедо» официально открыт 27 декабря 1974 г. и первоначально вмещал 16,4 тыс. посадочных мест [82]. Инфраструктура включает не только центральное футбольное поле, вокруг которого расположено 8 беговых дорожек, сектор для метания ядра и сектор для прыжков в длину, на территории расположены еще 5 футбольных полей, малую спортивную ледовую арену, открытый хоккейный корт, теннисный корт, сектор для метания диска. Первая игра на стадионе «Торпедо» сыграна футбольной командой ВАЗ, «футбольная команда Волжского автозавода «Торпедо» провела свою первую официальную игру в рамках розыгрыша Кубка СССР с командой «Томлес» и одержала победу со счетом 3:0» [21]. В целом, стадион рассчитан на занятия следующими видами спорта: футбол, хоккей, фигурное катание, легкая атлетика, тяжелая атлетика, теннис, велоспорт, скалолазание.

Дворец спорта «Волгарь» строился по уникальному проекту и включал ледовую арену для хоккеистов, фигуристов, балета, а также ряд залов меньшего размера для обеспечения занятий по борьбе, боксу, баскетболу, тяжелой атлетике. Вместимость зала планировалась на 3000 мест, а благодаря механическому выдвижению стульев из-под трибун, количество увеличивалось до 5000 мест [25].

Акцентируем, что рабочие ВАЗ участвовали при разработках и конструировании, с успехом внедряли механизмы для оптимизации строительных процессов. Конкретно для строительства Дворца спорта применены усовершенствованные станки резки гранитных и мраморных плит, узлы и детали [25].

Однако, именно в года постройки социокультурных объектов происходит сдерживание со стороны руководства страны. Из воспоминаний архитекторов: «так сложилось, что в конце 70-х гг. Автоград попал в полосу невезения. Техдокументация была выдана быстро. И на Дворец культуры и техники, и на гостиницу, и на плавательный бассейн, и все такое прочее.

Только строители развернулись, а тут постановление ЦК КПСС и Совмина СССР о приостановке строительства подобных объектов по всей стране» [46]. Многие высказывали опасения, что «возникла реальная опасность, что вместо гармонично организованного города мы получим унылый район-спальню» [46]. Все упиралось в высшие инстанции, и руководство ВАЗА пошло на риск – финансирование ряда объектов соцкультбыта, тот же плавательный бассейн, стоматологическую поликлинику, дом быта «Заря», кинотеатр «Ставрополь» по статьям промстроительства.

В соответствии с поддержкой ВАЗА до конца 80-х гг. ХХ в. введено в эксплуатацию значительное количество спортивных объектов, а с 1985 г. начал действовать спортивный комплекс «Олимп» и спортивная школа плавания [7].

В 1984 г. завершено строительство ТЦ «Русь», автором проекта являлся А.С. Образцов. Строительство сопровождалось задержками, что способствовало увеличению сроков сдачи объекта. Из воспоминаний, зафиксированных в исследованиях, отмечено, что на «уникальное экспериментальное здание общей площадью 60 тыс. кв. м (торговая площадь – 25 тыс. кв. м) потребовало 20 тыс. кубометров сборного железобетона, 6 тыс. т металлоконструкций, 211 т алюминиевых конструкций» [67].

Распространенной формой коллективного досуга работников и членов их семей были массовые гуляния, которые организовывали общественные организации предприятий в лесу, на берегу реки или озера. Некоторые рабочие вместе с семьями проводили отпуска в туристических походах. Например, клубы туризма приглашали рабочих на время отпуска отправиться в турпоход по Закарпатью, Кавказу, Карелии, Крыму или Прибайкалье. Поскольку большая часть металлургов и членов их семей проводила свой летний отдых в черте города, профсоюзные организации предприятий организовывали для рабочих прогулки на пароходе.

Довольно популярным видом досуга были танцы. По мнению доктора исторических наук Н.Б. Лэбин, публичное пространство танцевальных площадок в конце 1970-х - начале 1980-х гг. был важным местом для общения мужчин и женщин. При заводских клубах, парках культуры и отдыха действовали школы бальных танцев. Иногда танцы разучивали непосредственно на танцполе во время 15-20-минутного антракта. Также танцы происходили и на вечеринках, проводившиеся дома.

Советская идеология была проникнута духом колLECTивизма, это обстоятельство влияло на то, что колLECTивной должна была быть не только производственная деятельность, но и досуг работников. Поэтому основной формой общегосударственного празднования Годовщины Великой Октябрьской социалистической революции и Дня международной солидарности трудящихся были демонстрации. Трудящиеся формировали колонны и под красными флагами, лозунгами, портретами вождей революции, мирового пролетариата и членов Политбюро ЦК КПСС шагали по главным улицам городов. На первом месте, как правило, на площади, устанавливали трибуну, с которой руководители города и области приветствовали демонстрантов [37]. По завершению демонстрации празднования переносились в культурные центры и дома рабочих.

В начале 190-х гг. празднования Нового года происходило колLECTивно. Так, в новогоднюю ночь происходили балы-маскарады, на которых рабочие участвовали в играх и танцевали [72]. В красных углах цехов проводились новогодние вечера, на которых заслушивали доклад начальника цеха, после чего начинался концерт коллективов художественной самодеятельности, проводилась викторина [75].

Кроме государственных праздников место в повседневной жизни рабочих занимали праздники, связанные с их профессиональной деятельностью. 8 января 1988 г. учрежден День станочника ВАЗа с проведением торжественного собрания для чествования передовиков

производства в последней декаде мая каждого года. «Организация проведения праздника во Дворце культуры и техники ВАЗа возложена на производственно-техническое управление станкостроения» [86].

Советская идеология считала «религиозные предубеждения» видом девиантного поведения, которые стояли в одном ряду с хулиганством, пьянством и плохим отношением к членам семьи, поэтому важной составляющей идеологической работы была антирелигиозная пропаганда. В целом в рабочей среде не была распространена религиозность. Однако некоторые рабочие отмечали религиозные праздники и соблюдали обряды.

Таким образом, почти все досуговые практики рабочих ВАЗа находились под влиянием советской идеологии. Существенное место в культурном измерении повседневности рабочих принадлежало прослушиванию лекций, радио, просмотра фильмов и телепередач, чтение книг, прессы. В значительной степени удовлетворения культурных потребностей работников осуществляли с помощью коллективов художественной самодеятельности. Однако количество участников этих коллективов среди рабочих была незначительной. Получил широкое распространение среди рабочих спорт. Значительная часть рабочих проявляла интерес к участию в коллективном праздновании государственных праздников. Для обеспечения социокультурных потребностей рабочих в период застройки города активно воздвигались спортивные комплексы, библиотеки, торговые центры, музеи. Также в их повседневные укоренились праздники, связанные с профессиональной деятельностью.

В заключение второй главы сделаем ряд выводов. В условиях советской действительности рабочие ВАЗа имели свободный доступ к получению образования и удовлетворению своих культурных потребностей, которые не выходили за пределы коммунистической идеологии, но только частично могли удовлетворить потребности в медицинском обслуживании, что свидетельствует о невысоком уровне жизни.

Выявлено, что, несмотря на доступность медицинских услуг для работников, их качество не было на высоком уровне, существовал ряд проблем, присущих медицинскому обслуживанию рабочих: недостаток врачебных кадров, коечного фонда, аппаратуры, медикаментов и транспорта.

Определено, что на ВАЗе акцентировалось внимание на подготовке рабочих кадров. Экономическая подготовка кадров ВАЗа учитывалась при аттестации инженерно-технических работников и повышении квалификационного разряда рабочих, мероприятия по улучшению экономического образования включались в коллективный договор, и выполнение учитывалось при подведении итогов соцсоревнования. Перспективный план экономической подготовки кадров стал составной частью плана социально-экономического развития коллектива ВАЗа.

В условиях советской действительности значительное место в культурном измерении повседневности рабочих ВАЗа принадлежало прослушиванию лекций, радио, просмотра фильмов и телепередач, чтение книг, прессы. Получил широкое распространение среди рабочих спорт. Для обеспечения социокультурных потребностей рабочих в период застройки города активно воздвигались спортивные комплексы, библиотеки, торговые центры, музеи.

Поскольку культурное измерение повседневности рабочих ВАЗа находился под влиянием коммунистической идеологии, большинство способов проведения досуга были связаны с формированием у них «идеологически правильного» мировоззрения и жизненных ценностей.

Заключение

Анализ научного наследия позволяет констатировать, что по некоторым аспектам темы посвящено значительное количество работ, однако производственная повседневность рабочих ВАЗа за 1970-1980 гг. не стала предметом отдельного исследования. Вовлечен комплекс материалов фондов центральных и местных государственных архивов, музеев, опубликованных статистических данных, периодических изданий, который позволяет охарактеризовать повседневность рабочих автомобильной промышленности. Учитывая специфику темы в основу работы положены антропологический и микроисторический подходы, которые способствовали исследованию ежедневных практик рабочих.

Исторические условия повседневной жизни рабочих автомобильной промышленности, прежде всего, были связаны с характерной для того периода государственной политикой, уровнем технической оснащенности предприятий отрасли, кадровым обеспечением и условиями производственной деятельности.

Государственная политика в отношении предприятий автомобильной промышленности была направлена на увеличение объемов производства продукции и повышения ее качества путем модернизации производства, развития движения изобретателей и рационализаторов и социалистического соревнования. С середины 70-х годов началась систематическая работа по реорганизации управления автомобильным производством, которая была обусловлена ускоренным развитием отрасли.

В рассматриваемый период (с 1970 г. по 1980 гг.) государственные инициативы в основном направлены на усиление стимулов к высокопроизводительному и качественному труду рабочих:

- расширение возможностей администрации предприятий для премирования за высокие количественные и качественные результаты работы;

- централизованные пересмотры норм выработки, проведенные в рамках реформ системы оплаты;
- активное внедрение коллективных способов организации и стимулирования труда;
- новые формы социалистического соревнования (движение за коммунистическое отношение к труду, за сдачу продукции с первого предъявления, за выполнение личных планов повышения производительности труда и другие).

Данные меры хоть и привели к улучшению трудовых показателей, однако не позволили добиться устойчиво высоких темпов роста производительности труда, а также решить производственные проблемы, характерные для автомобильной промышленности. Отдельные постановления касались уменьшения продолжительности рабочего времени, улучшение охраны труда и трудовой дисциплины, закрепления кадров.

Рабочие ВАЗа могли удовлетворять потребности первой необходимости. Однако этого нельзя сказать о других материальных потребностей, которые свидетельствует о невысоком уровне их жизни, несмотря на принадлежность к приоритетной отрасли экономики. Большинство рабочих сталкивалось проблемами необеспеченности жилищно-коммунальными, бытовыми услугами и торговой сетью. Уровень жизни рабочих зависел от их доходов. В структуре бюджета семей металлургов доходная часть в целом преобладала расходную, а основной статьей формирования доходной части бюджета была заработка плата рабочих.

В условиях советской действительности рабочие имели свободный доступ к получению образования и удовлетворение своих культурных потребностей, которые не выходили за пределы коммунистической идеологии, но только частично могли удовлетворить потребности в медицинском обслуживании, что свидетельствует о невысоком уровне

жизни. Влияние вредных факторов при производственной деятельности приводил к диагностированию у рабочих отдельных цехов профессиональных заболеваний. В связи с этим медицинское обслуживание работников отрасли осуществляли специальные медицинские учреждения. Несмотря на доступность медицинских услуг, качество последних не всегда было высоким, что особенно характерно для первой половины 1970-х гг. К концу исследуемого периода не был решен ряд проблем, присущих медицинскому обслуживанию, которые были связаны с нехваткой врачебных кадров, коечного фонда, аппаратуры, медикаментов и транспорта.

Подводя итог, можно заключить, что в период 70-80-х гг., государственная политика направлена на стабильность, снижение рабочего протеста, поскольку политика в социальной сфере была связана с ростом уровня жизни рабочих. В качестве положительных результатов отмечается рост заработной платы рабочих, отрицательных – обозначение тенденции к выравниванию размеров заработков различных категорий работников.

Идеологическая политика была направлена на воспитание коммунистического мировоззрения у населения наряду с научно-атеистической пропагандой, а большинство способов проведения досуга были связаны с формированием у них «идеологически правильного» мировоззрения и жизненных ценностей.

Исследование не исчерпывает всех вопросов, связанных с проблематикой. Положения и выводы бакалаврской работы могут стать основой для дальнейшего изучения производственной повседневности рабочих автомобильной промышленности.

Список используемых источников

ИСТОЧНИКИ

Неопубликованные источники

Архивные документы

Государственный архив Российской Федерации

1. Ф. Р-5587 – Всесоюзный совет научно-технических обществ и научно-технические общества (НТО). Оп. 36. Д. 49;
2. Ф. Р-7752 – Всесоюзные общества изобретателей и рационализаторов (ВОИР). Оп. 6. Д. 2398, 2470б.

Центральный государственный архив Самарской области (ЦГАСО)

3. Ф. Р-2521 – Куйбышевское областное управление статистики Госкомитета статистики РСФСР, г. Куйбышев. Оп. 40. Д. 102; Оп. 50. Д. 55; Оп. 52. Д. 125т; Оп. 53 Д. 1733.
4. Ф. Р-4082 – Самарский научно-исследовательский институт гигиены Госкомсанэпиднадзора России. г. Самара. Оп. 7. Д.25.

Самарский областной государственный архив социально-политической истории (СОГАСПИ)

5. Ф. 651 – Партийный архив Самарского областного комитета Коммунистической партии Российской Советской Федеративной Социалистической Республики. г. Самара. Оп. 13. Д. 1058.
6. Ф. 1632 – Волжский автомобильный завод им. 50-летия СССР, г. Тольятти. Оп. 2. Д. 16, 34; Оп. 4. Д. 23.

Управление по делам архивов мэрии г. о. Тольятти

7. Ф.Р-17. Главное управление архитектуры и градостроительства исполнительного комитета Тольяттинского городского Совета народных депутатов Куйбышевской области 1952 – 1989 гг. Оп. 1. Д. 452, 371.

8. Ф. Р-352. – Волжское объединение по производству легковых автомобилей («АВТО-ВАЗ») Министерства автомобильной промышленности СССР 1966-1989 гг. Оп. 1. Д. 1а, 4, 8, 225, 281, 389; Оп. 1. доп. Д. 15.

Опубликованные источники

Нормативно-правовые акты

9. Конституция (Основной закон) Союза Советских Социалистических Республик (принята на внеочередной седьмой сессии Верховного Совета СССР девятого созыва 7 октября 1977 г.).

10. Кодекс законов о труде РСФСР от 09.12.1971.

11. Постановление Госкомтруда СССР, Секретариата ВЦСПС от 14.12.1972 N 333/34 Об утверждении Типового перечня профессий рабочих и работ, оплачиваемых по повышенным тарифным ставкам в зависимости от условий труда на предприятиях машиностроительной и металлообрабатывающей промышленности.

12. Приказ Минсоцобеспечения РСФСР от 11.02.1975 N 22 Об изменении пункта 8 Методических указаний «О порядке определения степени утраты профессиональной трудоспособности (в процентах) при освидетельствовании во ВТЭК рабочих и служащих, получившихувечье либо иное повреждение здоровья, связанное с их работой.

13. Указ Президиума Верховного совета СССР от 15.01.1976 г. N 2847-IX Об установлении ежегодного праздника «Дня работников автомобильного транспорта.

14. Инструкция по санитарному содержанию помещений и оборудования производственных предприятий: утв. Главным санитарно-

эпидемиологическим управлением Министерства здравоохранения СССР от 31 декабря 1966 г. №658-66.

15. Инструкция по санитарному содержанию промышленных предприятий: утв. Главным государственным санитарным инспектором СССР от 9 июня 1951 г. N134-22/832.

16. Санитарные нормы проектирования промышленных предприятий. СН 245-63: утв. Государственным комитетом по делам строительства СССР 5 июня 1963 г.

17. Санитарные правила организации технологических процессов и гигиенические требования к производственному оборудованию: утв. Заместителем министра здравоохранения СССР Главным государственным санитарным врачом СССР П.Н. Бургасовым 4 апреля 1973 г. N 1042-73.

18. Письмо Минавтотранса РСФСР от 14.02.1975 N 54-ц Об утверждении Перечня должностей работников предприятий, организаций и учреждений Министерства автомобильного транспорта РСФСР, для которых может устанавливаться ненормированный рабочий день и предоставляться в связи с этим дополнительный отпуск.

19. Постановление Совмина СССР от 08.07.1971 N 482 О создании специализированных автоцентров Волжского автомобильного завода

Периодические издания

20. Газета «За коммунизм», 1970-1988 гг.
21. Газета «Волжский автостроитель», 1971-1991 гг.
22. Газета «Советские профсоюзы», 1979-1991 гг.
23. Газета «Волжская коммуна», 1986 г.
24. Газета «Труд», 1987 г.
25. Газета «Гидростроитель», 1974 г.
26. Газета «Автомобильная промышленность», 1985 г.

Мемуарная литература

27. Горшков В. Г. Испытание буднями: воспоминания председателя профкома завода (1979 - 1987 гг.) о своей профсоюзной деятельности // С людьми и для людей : Юбилейная книга. Тольятти: Современник, 1996. С. 89-102.
28. На волне памяти. История Волжского автомобильного завода в документах и фотографиях. Книга первая / редактор-составитель А. Шаврин ; под ред. Н. Быстровой, 2000. 175 с.
29. От ФИАТА к «Жигулям»: хроника рождения «Жигулей» / под ред. В. А. Котлера. Тольятти: ДИС АО АВТОВАЗ, 2000. 40 с.
30. Пересыпкинский В. П. Главный принцип – партнерство: воспоминания председателя профкома завода (1987-1990 гг.) о своей профсоюзной деятельности // С людьми и для людей: Юбилейная книга. Тольятти: Современник, 1996. С. 109-120.
31. Поддерживать творчество рабочих: обсуждение доклада В. М. Правосуда «О работе заводского комитета профсоюза ВАЗа по повышению производственной и общественной активности трудящихся» // За коммунизм. 1973. 16 марта.
32. Правосуд В. М. Время далекое, в памяти близкое: воспоминания председателя профкома завода (1967-1974 гг.) о становлении профсоюзной организации, о создании основных комиссий, о своей профсоюзной деятельности // С людьми и для людей: Юбилейная книга. Тольятти: Современник, 1996. С. 49-62.
33. Пружанская Н. Один день из жизни Владимира Петровича: о профсоюзной деятельности В. П. Пересыпкинского // Волжский автостроитель. 1996. 3 дек.
34. Рушкис В. С. Один день из жизни председателя профкома «АВТОВАЗа» В. М. Правосуда / В.С. Рушкис. М.: Профиздат, 1973. С. 237-243.

35. Смекалин Л. А. Нам приходилось идти против течения: воспоминания председателя профкома завода (1974-1979 гг.) о своей профсоюзной деятельности // С людьми и для людей: Юбилейная книга / В. Бунас, В. Дятчин, Т. Нестерова, Б. Полянин, Н. Пружанская, А. Шаврин, Л. Юдина. Тольятти: Современник, 1996. С. 67-78.

36. Шурганов Н. А. Нужны новые подходы: интервью с делегатом XVIII съезда профсоюзов, Героем Социалистического Труда, кузнецом цеха 14-2 МтП ВАЗ // Волжский автостроитель. 1987. 12 марта.

37. Энергию трудовых коллективов – на решение задач XII пятилетки: из доклада председателя профкома В. Г. Горшкова // Волжский автостроитель. 1986. 23 окт.

ЛИТЕРАТУРА

38. Аракелян И. С., Бондаренко Н. Г., Чирков А. Н., Чиркова Е. А. История и методология истории повседневности [Электронный ресурс] // The Fifth International conference on development of historical and political sciences in Eurasia Proceedings of the Conference. 2015. С. 21-26. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=24087819>. (дата обращения: 04.01.2020)

39. Афанасьевский В. Л. Тема повседневности как основа современной социологии [Электронный ресурс] // Альманах современной науки и образования. Тамбов : Грамота, 2008. № 10 (17). С. 17-20. URL: http://scjournal.ru/articles/issn_1993-5552_2008_10-2_05.pdf. (дата обращения: 25.01.2020)

40. Белла Ф. Тольятти, рождение нового города. Екатеринбург : TATLIN, 2014. 142 с.

41. Берк П. Историческая антропология и новая культурная история [Электронный ресурс] // НЛО. 2005. № 5. URL: <https://magazines.gorky.media/nlo/2005/5/istoricheskaya-antropologiya-i-novaya-kulturnaya-istoriya.html>. (дата обращения: 06.01.2020)

42. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм [Электронный ресурс] / Ф. Бродель. М.: Весь мир, 2007. URL: <http://www.demoscope.ru/weekly/knigi/brodel/brodel.pdf>. (дата обращения: 04.01.2020)

43. Бурая И. В. Архитектурная среда Тольятти как выражение проблем повседневной культуры городского социума // Наука – промышленности и сервису. 2012. № 6-3. С. 196-203.

44. Бурая И. В. Колористическое решение градостроительного пространства в эпоху советского модернизма (на примере г. Тольятти) // Международный Научный Журнал «Инновационная Наука». 2017. № 2. С. 227–232.

45. ВАЗ эффективность и качество / под редакцией П. М. Кацуры, А. К. Денисенко. Куйбышев : Куйбышевское книжное издательство, 1978. 183 с.

46. ВАЗ : страницы истории. Воспоминания и факты : книга 2 / редактор-составитель А. Шаврин. Тольятти: АВТОВАЗ, 2005. 366 с.

47. Высокой мысли пламень: Управление главного конструктора АВТОВАЗ: страницы истории 1966-1976 гг. : книга 1 / составитель и редактор В. А. Котляров. Тольятти: АВТОВАЗ, 2000. 357 с.

48. Высокой мысли пламень: Управление главного конструктора АВТОВАЗ: страницы истории 1976-1986 гг. : книга 2 / составитель и редактор В. А. Котляров. Тольятти: АВТОВАЗ, 2004. 491 с.

49. Высокой мысли пламень : Управление главного конструктора АВТОВАЗ: страницы истории 1986-2006 гг. : книга 3 / составитель и редактор В. А. Котляров. Тольятти: АВТОВАЗ, 2008. 807 с.

50. Ганина О. Н. К осмыслению проблемы повседневности г. Тольятти [Электронный ресурс] // Актуальные проблемы науки и образования: прошлое, настоящее, будущее: сб. науч. тр. по материалам Международной заочной научно-практической конференции (Тамбов, 29

марта 2012 г.). Тамбов : ООО «Консалтинговая компания Юком», 2012. С. 30-33. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=22392929>. (дата обращения: 27.05.2020)

51. Гирц К. Интерпретация культур. М. : РОССПЭН, 2004. 560 с.
52. Греков В. Н. Философия повседневности [Электронный ресурс] // Медиаскоп. 2014. №2. URL: <http://www.mediascope.ru/1543>. (дата обращения: 03.01.2020)
53. Гуменюк А. А. Социальная стратегия советского государства и практики повседневности населения Российской провинции во второй половине 1950-х – середине 1980 гг. (на материалах Нижнего Поволжья) [Электронный ресурс] : дисс. ... канд. ист. наук. Саратов, 2019. 678 с. URL: https://www.sgu.ru/sites/default/files/dissertation/2019/05/31/gumenyuk_dissertaciya.pdf. (дата обращения: 10.01.2020)
54. Гуревич А. Я. История в человеческом измерении. (Размышления медиевиста) [Электронный ресурс] // НЛО. 2005. № 5. URL: <https://magazines.gorky.media/nlo/2005/5/istoriya-v-chelovecheskom-izmerenii.html>. (дата обращения: 06.01.2020)
55. Доценко А. М. Повседневная жизни советского народа начала 1950 – первой половины 1980-х годов (на материалах г. Куйбышева и городов Куйбышевской области) [Электронный ресурс] : автореф. дисс. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Самара, 2007. 26 с. URL: <https://dlib.rsl.ru/viewer/01003069190#?page=1>. (дата обращения: 27.05.2020)
56. Журавлев С. В., Зезина М. Р., Пихоя Р. Г., Соколов А. К. АВТОВАЗ. Между прошлым и будущим. История Волжского автомобильного завода 1966-2005 гг. : монография. М. : РАГС, 2006. 720 с.
57. За 1981 - 1985 гг. зарплата рабочих и служащих увеличилась на 13%, колхозников на 29% [Электронный ресурс] // Аргументы и факты. 1987. № 38. URL: <https://aif.ru/archive/1648956>. (дата обращения: 04.04.2020)

58. Зиммель Г. Избранные работы [Электронный ресурс] / Г. Зиммель. Киев : Ника-Центр, 2006. 438 с. URL: <https://socioline.ru/book/georg-zimmel-izbrannye-raboty>. (дата обращения: 06.01.2020)

59. Зубков А. А. Автомобильная промышленность РСФСР: основные тенденции развития, формирования научно-технической базы и проблема модернизации производства (1966-1980 гг.) [Электронный ресурс] : автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Нижний Новгород, 2001. 48 с. URL: <https://dlib.rsl.ru/01004027107>. (дата обращения: 07.01.2020)

60. Капкан М. В. Культура повседневности [Электронный ресурс] / М. В. Капкан. Екатеринбург : Уральский университет, 2016. 110 с. URL: http://elar.urfu.ru/bitstream/10995/42404/1/978-5-7996-1852-0_2016.pdf. (дата обращения: 15.01.2020)

61. Кацман Б. М. Завод без компромиссов: очерк истории Волжского Ордена Трудового Красного Знамени автомобильного завода имени 50-летия СССР. 1966-1975 гг. [Электронный ресурс] / Б. М. Кацман. Тольятти : АВТОВАЗ, 2005. 416 с. URL: <http://vazbook.libavtograd.ru/mi-cat-50histories/item/11-mat-history4>. (дата обращения: 15.01.2020)

62. Кацура П. М., Мещерякова М. Н. Новые формы организации промышленного производства (Опыт ВАЗа). М. : Экономика, 1974. 174 с.

63. Кравцова Е. В. Становление и развитие автомобильного комплекса Среднего Поволжья во второй половине 60-х – 70-е гг. XX века [Электронный ресурс] : автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Самара, 2007. 20 с. URL: <https://www.dissercat.com/content/stanovlenie-i-razvitie-avtomobilnogo-kompleksa-srednego-povolzhya-vo-vtoroi-polovine-60-kh-7>. (дата обращения: 11.04.2020)

64. Краткий толковый словарь русского языка / сост. И. Л. Городецкая, Т. Н. Поповцева, М. Н. Судоплатова, Т. А. Фоменко; под ред. В. В. Розановой. М. : Русский язык, 1985. 244 с.

65. Лейбович О. Дом о трех этажах, или как изучать повседневность поздней сталинской эпохи [Электронный ресурс] // Астафьевские чтения. Пермь, 2008. С. 250–264. URL: <https://www.academia.edu/3091221>. (дата обращения: 06.01.2020)

66. Лелеко В. Д. Пространство повседневности в европейской культуре [Электронный ресурс] : монография. СПб. : Санкт-Петербургский государственный университет культуры и искусств (СПбГУКИ), 2002. 320 с. URL: <http://elibrary.spbguki.ru/581978/details>. (дата обращения: 05.01.2020)

67. Мельник С. Рукотворный город: как строился Тольятти [Электронный ресурс] : часть 55 // Информационный портал Тольятти. URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?theme=134&page=1&reporter=70101> (дата обращения 05.05.2020)

68. Мигуренко Р. А. Повседневность, здравый смысл и проблема сознания [Электронный ресурс] / Р. А. Мигуренко // Вестник Томского государственного университета. 2011. № 2 (14). С. 114-121. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/povsednevnost-zdravyy-smysl-i-problema-soznaniya>. (дата обращения: 05.01.2020)

69. Милешина Н. А., Меркушин А. В. История повседневности как научное направление [Электронный ресурс] // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2015. № 11-3 (61). С. 103-105. URL: http://scjournal.ru/articles/issn_1997-292X_2015_11-3_27.pdf. (дата обращения: 05.01.2020)

70. Моховикова Л. Автомобилизация России. Колесница судьбы [Электронный ресурс] : монография. М. : Мультимедийное издательство Стрельбицкого, 2018. 680 с. URL: <https://www.litres.ru/ludmila-mohovikova/avtomobilizaciya-rossii-kolesnica-sudby/>. (дата обращения: 05.05.2020)

71. Орлов И. Б. Советская повседневность: исторический и

социологический аспекты становления [Электронный ресурс] : монография. М.: ИД Государственного университета Высшей школы экономики, 2010. 317 с. URL: <https://www.hse.ru/news/science/25458485.html>. (дата обращения: 05.01.2020)

72. Очирова В. Н. Производственная повседневность советских рабочих промышленных предприятий в отечественной и зарубежной историографии [Электронный ресурс] // Январские исторические чтения, посвященные памяти Ю. П. Шагдурова. Улан-Удэ, 2017. С. 109-111. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=35069920>. (дата обращения: 04.01.2020)

73. Пихоя Р. Г. Выступление в рамках I Всероссийской научной конференции «История ОАО «АВТОВАЗ»: уроки, проблемы, современность» [Электронный ресурс] / Р. Г. Пихоя. URL: <http://lada.vaz.ru/conference/hist2002/pihoia.htm>. (дата обращения: 29.03.2020)

74. Пихоя Р. Г. Профсоюзная организация ОАО «АВТОВАЗ» как фактор стабилизации социальных отношений в крупной промышленной структуре : [структура, направление деятельности] // История ОАО «АВТОВАЗ» : Уроки, проблемы, современность : материалы II Всероссийской научной конференции 26-27 октября 2005 г. / отв. ред. Р.Г. Пихоя. Тольятти: «АВТОВАЗ», 2005. С. 207-213.

75. Прибыткова К. П. Мотивация труда в промышленности в 1940-1980 гг. [Электронный ресурс] : автореф. диссертации ... канд. ист. наук: 07.00.02. Барнаул, 2019. 26 с. URL: <https://www.asu.ru/files/documents/00019911.pdf>. (дата обращения: 04.01.2020)

76. Пушкарева Н. Л. «История повседневности» как направление исторических исследований [Электронный ресурс] // Фонд исторической перспективы. URL: <http://www.perspektivy.info/print.php?ID=50280>. (дата обращения: 06.01.2020)

77. Пушкарева, Н. Л. Предмет и методы изучения «истории повседневности» [Электронный ресурс] // Этнографическое обозрение. 2004.

№ 5. С. 3-19. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=17718409>. (дата обращения: 05.01.2020)

78. Рассказов Л. Д. Кризисное сознание в контексте глобализационных процессов [Электронный ресурс] : монография. Красноярск: СФУ, 2013. 180 с. URL: <https://www.docme.su/doc/1158898>. (дата обращения: 03.01.2020)

79. Рубаненко Б. Р., Образцов А. С., Савельев М. К. Новый Тольятти. М. : Знание, 1971. 64 с.

80. Савельева И. М., Полетаев А. В. Микроистория и опыт социальных наук // Социальная история. Ежегодник. М.: РОССПЭН, 1999. С. 101–119.

81. Сапожников Ю. А. Развитие советского машиностроения в послевоенный период (1946-1980 гг.) [Электронный ресурс] : автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.03. Москва, 1984, 31 с. URL: <https://www.dissercat.com/content/razvitiye-sovetskogo-mashinostroeniya-v-poslevoennyi-period-1946-1980-gg>. (дата обращения: 03.04.2020)

82. Стадион «Торпедо» [Электронный ресурс] // Управление физической культуры и спорта Администрации г. о. Тольятти. URL: <http://tgc-sport.ru/obekty/3570-stadion-torpedo> (дата обращения: 30.04.2020)

83. Степанов А. Е. АВТОВАЗ. Хроника основных событий истории. Том I. 1965-1975 гг. Тольятти : АВТОВАЗ, 2006. 615 с.

84. Степанов А. Е. АВТОВАЗ. Хроника основных событий истории. Том II. 1976-1988 гг. Тольятти : АВТОВАЗ, 2006. 822 с.

85. Степанов А. Е. АВТОВАЗ. Хроника основных событий истории. Том III. 1989-2006 гг. Тольятти : АВТОВАЗ, 2006. 926 с.

86. Степанова А. АВТОВАЗ. Хроника истории [Электронный ресурс] // Вести Тольятти. URL: <http://vestitlt.net/blog/avtovazhistory> (дата обращения: 11.04.2020).

87. Строительство Волжского автомобильного завода имени 50-

летия СССР : технический отчет / под общ. редакцией П. С. Непорожнегого, А. М. Тарасова, Ф. Б. Якубовского, Н. П. Багузовой. М. : Энергия, 1976. 336 с.

88. Сухова О. А. «Автомобиль – в личное пользование!»: приобретение автомобилей в СССР в условиях кризиса системы распределения в 1960-е - 1980-е гг. [Электронный ресурс] // Известия высших учебных заведений. 2017. № 3 (43). С. 59-66. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=32619219>. (дата обращения: 05.01.2020)