

УДК: 94:338.45(477.61/62)

ВОССТАНОВЛЕНИЕ УГОЛЬНОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ДОНБАССА В ПЕРИОД НОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ (1921–1929 гг.)

Липинский В.В.

Донецкий государственный университет

Аннотация

В статье представлены результаты изучения восстановления разрушенной экономики Донбасса в период новой экономической политики. Установлено, что основу технологической цепочки индустрии региона составляла угольная отрасль. Проведен анализ основных проблем экономики региона после окончания гражданской войны, которые в совокупности вызвали системный кризис. Первоочередной задачей для преодоления кризиса являлось преодоление паралича транспортной отрасли. Доказано, что железнодорожный кризис, парализовавший страну в начале 1920-х годов, вызвал к жизни два других: топливный (угольный) и продовольственный (хлебный). В ходе исследования установлено, что преодоление транспортного кризиса в Донбассе позволило решить проблему остальных кризисов не только в Донбассе, но и в целом по стране. Метод фронтального изучения фондов Государственного архива ДНР и Центрального государственного архива высших органов власти Украины (ЦГАВО) позволил установить изменение структуры управления угольной отраслью, основу которой составили тресты, громадный рост инвестиций в добычу угля, долгосрочное планирование, механизация угледобычи, создание новой системы подготовки квалифицированных кадров угольщиков и железнодорожников, стремительный рост производительности труда. К числу проблем, сдерживающих процесс восстановления угольной отрасли следует отнести рост забастовочного движения горняков в 1922-1926 гг. возникшего на почве недовольства задержками зарплаты и размером заработков.

Ключевые слова

Донбасс, новая экономическая политика, угольная промышленность, железнодорожный транспорт, восстановление, реконструкция, система управления, инвестиции, заработная плата.

Введение

Актуальность темы обусловлена тем, что Донбасс в изучаемый период был основным промышленным регионом страны. В.И. Ленин видел в воссоздании экономики Донбасса локомотив в осуществлении НЭПа в СССР и утверждал, что Донбасс явился лабораторией новой экономической политики. Вклад Донбасса в восстановление промышленности СССР в годы новой экономической политики был огромен. Не случайно в советские времена был популярен лозунг: «Донбасс – сердце России», который опирался на фактически монопольное положение региона в обеспечении страны топливно-энергетическими ресурсами. Именно поэтому восстановлению угольной и транспортной промышленности Донбасса большевистское руководство придавало первоочередное значение.

Краткий обзор исследований

Обзор историографии по данной проблеме показывает наличие широкого пласта фундаментальных исследований советских ученых в рамках изучаемого периода, среди них работы:

Братченко Б.Ф., Платонова В. А., Крамского, А.Ф., Скобцова Л.Я., Шполянского Д.И., Кондуфора Ю.Ю. и других. Анализ указанных работ показал, что основной целью этих исследований стал комплексный анализ возрождения и дальнейшего развития индустрии Донбасса, выходящий за рамки заявленного периода. Кроме этого в указанных работах не нашел отражения процесс восстановления транспортной промышленности Донбасса, которая наряду с добывающей, перерабатывающей промышленностью и машиностроением составляла единый народно-хозяйственный комплекс. Обращает на себя внимание и монография Липинского В.В., Саржана А.А. «История промышленности Донбасса (начало XVIII – конец XX вв.)», где рассматривается становление и развитие Донецкого края и периоду новой экономической политики посвящен отдельный параграф. Вместе с тем, целый комплекс вопросов, среди которых: восстановление Донецких железных дорог, подготовка рабочих и инженерных кадров горняков и железнодорожников, инвестиционная политика, снижение себестоимости и содействие сбыту угля, техника безопасности, забастовочное движение горняков и другие не нашли должного отражения в предшествующей литературе.

Целью работа является комплексный анализ процесса восстановления угольной и транспортной промышленности Донбасса и их места в ресурсной базе страны в годы новой экономической политики.

Методы

Применение метода фронтального изучения документов и материалов Государственного архива ДНР, Центрального государственного архива высших органов власти и управления Украины, Центрального государственного архива общественных организаций и политических партий Украины, статистических сборников и профильных периодических изданий позволило получить новые ранее не введенные в научный оборот материалы.

Результаты обсуждения

Возрождение промышленного потенциала региона после окончания гражданской войны проходило в чрезвычайно неблагоприятных условиях. В начале 1920-х годов объем промышленного производства в России составил 12%, от уровня 1913 г., а выпуск железа и чугуна сократился до 2,5 %. После окончания гражданской войны резко упала добыча угля, шахтам угрожало затопление, 52 тыс. горняков из-за голода покинули Донбасс. Основной капитал донецкой каменноугольной промышленности составлял 300 млн. золотых руб. В состоянии разрухи находился железнодорожный транспорт и снабжение.

В 1921 г. в Донбассе ввели натуральную заработную плату труда. Это позволило в условиях голода привлечь на шахты рабочую силу и стимулировало рост производительности труда [10, с. 517]. Учитывая огромную роль региона в экономическом благополучии страны, правительство стремилось поддержать рабочие коллективы предприятий и шахт нового промышленного центра. Уже первые партии хлеба урожая 1921 г. были направлены именно в Донбасс, что позволило к октябрю сконцентрировать здесь 1200 пудов зерна. Оценивая ситуацию, В. И. Ленин в октябре 1921 г. писал: «Нынче в Донбассе создано устойчивое продовольственное положение, именно: доставлен трехмесячный запас хлеба, каковой будет увеличен» [11, с.235].

С переходом к НЭПу перед властью возникла новая чрезвычайно трудная задача – научиться управлять производством. 9 августа 1921 г. СНК утвердил Указ «О проведении в жизнь начал новой экономической политики». Он содержал два принципиальных момента: 1) переход к управлению «экономическими единицами сообразно принципам коммерческой выгоды»; 2) разрешение свободы торговли, аренды и концессий. Если в период «военного коммунизма» в основе политики лежала идея, по которой методы управления должны сами собой привести к наиболее благоприятным результатам, то НЭП предполагал, что всякий метод хорош и целесообразен, если он дает экономическую выгоду.

Наибольшим разрушениям в годы гражданской войны и иностранной интервенции подверглась транспортная промышленность, поскольку бои велись в основном на железнодорожных станциях. В январе 1922 г. СНК принимает решение о введении хозрасчета на железных дорогах [21, с.260]. Транспортный (железнодорожный) кризис, парализовавший страну в начале 1920-х годов, вызвал к жизни два других кризиса: топливный (угольный) и продовольственный (хлебный). Поезда стояли потому, что не было хлеба и угля, а хлеба и угля не было потому, что стояли поезда. Транспорт, писал В.И. Ленин, «является главной, пожалуй, или одной из главнейших баз всей нашей экономики» [12, с.302]. Именно поэтому в апреле 1921 г. в свою первую поездку на посту наркома путей сообщения Ф.Э. Дзержинский совершил в Донбасс, где на шахтах скопилось большое количество угля.

На Донецких железных дорогах он выявил факты коррупции и казнокрадства железнодорожных чиновников и большое количество т. н. «мертвых душ», когда по спискам на получение продовольственных пайков числилось 50 тыс. железнодорожников, а фактически работало только 25 тыс. [22, л.46]. Реформы, проведенные на железной дороге, позволили уже к 1923 г. полностью преодолеть транспортный кризис. Но поскольку экономика еще отставала от темпов восстановления железнодорожной промышленности, сотни паровозов и тысячи вагонов были отремонтированы и поставлены в запас. К 1925 г. число железнодорожных перевозок на Донецких железных дорогах выросло в три раза, производительность труда транспортных рабочих увеличилась в пять раз, потери рабочего времени от прогулов и пьянства сократились в 22 раза. Все транспортники получили стационарное жилье вдоль линии дорог, а зарплата рабочих увеличилась в пять раз [13, с.18].

Для восстановления угольной отрасли нужны были новые подходы к организации производства. Прежде всего, была решена проблема использования закрытых шахт, для эксплуатации которых у государства не было средств. Созданная Комиссия по использованию мелкой каменноугольной промышленности (КИМКП) предложила арендаторам бесплатно отдавать государству половину добычи. В короткий срок таким способом были получены миллионы пудов дополнительного угля, что позволило восстановить работу Луганского паровозостроительного завода и других предприятий, смягчить безработицу, обеспечить местное население топливом на зиму. Опыт по добыче угля на закрытых предприятиях мелкой каменноугольной промышленности был успешно использован в Донбассе в 1990-е годы.

Особая роль отводилась изменению структуры управления угольной отраслью. В октябре 1921 г. на территории бассейна было образовано Управление государственной каменноугольной промышленности Донбасса (УГКП), которое управляло более 200 наиболее крупными и средними шахтами с добычей 56,4% всего угля страны. С 1921 г. начал осуществляться план ГОЭЛРО, которым предусматривалось до 1930 г. восстановить и реконструировать разрушенные угольные шахты, построить более 50 новых шахт и довести в 1935 г. добычу угля до 62,3 млн. тонн.

С издания декрета ВЦИК и ВСНХ «О государственных промышленных предприятиях, действующих на началах коммерческого расчета (трестах)» от 10 апреля 1923 г. началась перестройка системы управления экономикой. Она была направлена на ослабление чрезмерной централизации, характерной для периода «военного коммунизма» (1918-1920 гг.). Были упразднены главки в системе ВСНХ, их функции на местах перешли к крупным районным управлениям и губернским совнархозам [3, л.3-4].

Основной формой управления государственным производством стали тресты – объединения однородных или взаимосвязанных предприятий. Трест выступал как основная производственная единица в системе управления, обладал правом юридического лица и оперативного руководства. В 1923 г. при проведении общесоюзной компании по пересмотру трестов УГКП Донбасса преобразуется в Донецкий государственный каменноугольный трест – «Донуголь». В структуре «Донуголя», кроме аппарата правления (коммерческие, административные, плановые подразделения), имелась группа проектных и научно-технических подразделений. В состав последних входили: институт «Гипрошахт», геолого-маркшейдерский отдел со службами, несколько специализированных проектных бюро, строительное бюро с производственными

стройконторами, научная лаборатория химического анализа и главная инспекция. 21 производственное рудоуправление с вверенными им 169 шахтоуправлениями и шахта «Американка» находились непосредственно в ведении «Донугля».

В угольной промышленности дальнейшие организационные преобразования, вплоть до создания союзных министерств, выразились в том, что в «Донуголь» постепенно влились шахты трестов «Югостали» и «Химугля». Предприятия, входившие в тресты, снимались с государственного обеспечения и переходили к прямым закупкам ресурсов на рынке. Трест выступал как основная производственная единица в системе управления, обладал правом юридического лица и осуществлял оперативное руководство. Этот механизм управления получил название «хозяйственный расчет», в соответствии с которым предприятия получали полную финансовую независимость. На хозрасчет была переведена и топливная промышленность [4, л.2-3].

Как исторический факт отметим, что начальный период создания СССР характеризуется интенсивностью трудовых конфликтов в горнозаводской промышленности. Наибольшее количество стачек и стачечников наблюдалось в период 1922–1926 гг. Например, в 1923 г. основное их количество пришлось на горнорабочих (155 стачек и 77189 горнорабочих). Преобладающая часть всех забастовок возникла на почве недовольства заработной платой (почти 80 % всех стачек и 96 % всех стачечников). Более конкретно выделялись два мотива: задержка зарплат (66 % от общего числа стачечников) и размер заработков (22 %). Роль этих мотивов со временем изменилась. В 1926 г. с задержками заработной платы было связано только 15,6 % забастовок, а 64 % – по причине недовольства нормами и расценками [7, с.233].

Центральные органы власти страны выделили Донбассу необходимый кредит в золотом исчислении, что спасло его от неминуемого разорения. Дело в том, что потребители Донецкого топлива в условиях разрухи не имели средств на оплату добытого угля. В 1923 г. угольная промышленность испытала характерную для того времени трудность: топливный голод сменился трудностями сбыта угля, себестоимость которого оказалась высокой. Сокращение же добычи неизбежно вело бы к дальнейшему удорожанию производства.

Важно, что, стремясь к рынку, правительство не отдало на волю волн рыночной стихии базовую отрасль. Во всех губерниях России, других республиках были созданы особые структуры по содействию сбыта донецкого угля. Трест «Донуголь», в свою очередь, добился снижения себестоимости своей продукции путём интенсификации труда шахтёров, укрепления дисциплины, сокращения персонала, что сделало уголь конкурентно способным по отношению к дровам, торфу, нефти. Для выхода на крестьянский рынок повсюду создавались угольные склады, которые вели розничную торговлю.

В 1920 – годы развернулось плановое строительство 20 крупных, 129 средних и 41 мелких шахт. Крупные угольные предприятия закладывались с проектной годовой мощностью в 600–700 тысяч тонн. Среди них такие, как № 29 и 17-17 – бис (Рутченковское рудоуправление), № 6 «Красная звезда» и 16-17 (Буденновское рудоуправление), шахта «Скочинский» (Несветаевское рудоуправление), № 1 (Снежнрянское рудоуправление), имени Киселева, № 3 – бис, имени Лутугина (Чистяковское рудоуправление) [5, с.21].

Значительные средства вкладывались также в реконструкцию угольных предприятий. Старые шахты подвергались коренному переоборудованию, увеличивалась их производственная мощность. Например, в Кадиевском рудоуправлении на капитальное переоборудование шахты имени Ильича было израсходовано более 7 миллионов рублей.

В 1923-1924 хозяйственном году прибыль по тресту «Донуголь» составила 1571,6 тыс. руб. Однако в следующем году, когда объем добычи угля остался на уровне предыдущего года, убытки треста составили 1153,5 тыс. рублей. В 1925-1926 году, когда увеличился объем добычи, «Донуголь» получил прибыль в размере 12872 тыс. руб. К 1927-1928 году капитальные затраты на расширение и реконструкцию угольной промышленности Донецкого бассейна составили 152,5 миллиона рублей.

Капитальные затраты предприятий угольной промышленности направлялись также и на механизацию. Врубковые машины были установлены на шахте № 12 Брянского рудника, в Снежнянском, Вознесенском и Чистяковском рудоуправлениях. В 1922 г. на рудниках Донбасса работало 32 врубковые машины и с их помощью добывалось всего 3,3 % угля.

Борьба за правильное использование капиталовложений, ввод новых шахт, реконструкция и рациональное использование мощностей существовавших угольных предприятий – все это подчинялось главной цели – систематическому увеличению добычи угля. Росла производительность труда. Так, в октябре 1921 г. производительность забойщика в Донбассе составляла 3083 пуда, а в 1913 г. – 3358 [20, с.189]. Среднесуточная выработка на одного рабочего по эксплуатации на шахтах треста «Донуголь» в 1926-1927 году составляла 12,2 тонн вместо 10,7 в предыдущем году. В целом по Донецкому бассейну она равнялась 12 тоннам, почти достигнув довоенного уровня [6, с.84].

В наибольшей степени производительность труда возросла в 1923-1926 году, когда максимально форсировали добычу угля и осуществляли мероприятия по концентрации работ. Среднегодовой темп прироста производительности труда превышал в эти годы 25 %, однако в последующие два года стал более умеренным [2, л.20-21].

В 1925 году в Горловке состоялся 1-й Донецкий съезд по технике безопасности, созданный по инициативе Главного экономического управления ВСНХ СССР. На этом съезде с основным докладом выступил А. А. Скочинский (впоследствии академик), который довольно глубоко и убедительно, на конкретных примерах и цифрах проанализировал положение в угольной промышленности в отношении степени опасности производства и проанализировал причины, вызывающие несчастные случаи. В докладе было отмечено, что в Донецком бассейне происходит наибольшее количество несчастных случаев. Число смертельных случаев на 1000 рабочих в СССР составляло 1,07, а в Донбассе – 1,15. Для сравнения в Бельгии и Франции – 0,93, Англии – 1,02. Съезд принял ряд решений об организации и расширении работ по безопасности труда в угольной промышленности.

В апреле 1926 г. в Москве был созван 1-й Всесоюзный горный научно-технический съезд, на котором был сделан ряд докладов по вопросам травматизма, безопасности ведения горных работ. Съезд имел большое значение для дальнейшего развития горной науки и промышленности страны и для привлечения широкой инженерной общественности к активному участию в хозяйственном строительстве. В работе съезда приняли участие многие выдающиеся ученые страны, среди них А.М. Терпигорев, Л.Д. Шевяков, М.М. Протодяконов, А.А. Скочинский, Н.М. Федоровский, И.М. Губкин и др. [17, с.50].

В августе 1929 года Совет Народных Комиссаров Союза ССР принял решение сделать работу предприятий непрерывной, без выходных. В этих целях отменялись общие для всей страны выходные, и для каждого рабочего они устанавливались индивидуально. Была введена так называемая «непрерывка» – непрерывная рабочая неделя. Введение «непрерывки» осуществлялось вместе с резким уменьшением количества выходных и праздничных дней. Теперь рабочая неделя длилась четыре дня, а следующий за ними день был выходным. Однако раньше этого на непрерывную производственную неделю была переведена добыча угля. Переход на непрерывную работу способствовал повышению производительности труда и укреплению дисциплины, резко уменьшились прогулы. На Снежнянском руднике выходы трудящихся на работу увеличились на 7 %, по Боковскому рудоуправлению – на 8,2 %, а по Хрустальному – на 7,4 %.

Руководство страны прекрасно понимало роль Донецкого края в общем подъеме народного хозяйства СССР. Начиная с 1926 г. на развитие промышленности Донбасса направлялись огромные средства. Так, из общей суммы капитальных затрат по общесоюзным трестам на долю «Донугля» в 1926 г. пришлось 87 %, в 1927 г. – 86 %, в 1928 г. – 82 %. Громадные затраты на увеличение мощности угольной отрасли дали положительные результаты. Если в 1923 г. бассейн добывал 25 млн. 288 тыс. тонн угля, то в 1927-1928 году «на-гора» было выдано 26 млн. 732 тыс. тонн топлива. В 1928 г. добыча угля и антрацита превысила рекордную до революции выемку 1916 г. Механизация добычи поднялась с 7,8 % в 1926 г. до 23 % в 1928 г.

В следующем году Донбасс дал 80 % добычи всего угля в стране. Начали вывозить уголь и антрацит в Европу, Южную Америку, США и Канаду, Египет и Турцию [8, с.187].

Начиная с 1921 г. в Донбассе развертывается формирование широкой сети профессионального образования, где ведущее место отводилось школам фабрично-заводского ученичества (ФЗУ). В отчете Главпрофобра за 1921 г. «О состоянии профессионального образования», сообщалось об открытии в Донецкой губерниях 18 школ фабзауча [25, с.3]. Вопрос о расширения сети школ рабочей молодежи обсуждался на I Всеукраинской конференции по индустриально-техническому образованию (2-8 сентября 1922 г.) [16, с.35]. Ее решения стали новым толчком к расширению сети школ ФЗУ. Кроме школ фабзауча на железной дороге, горной промышленности и в строительстве формировалась собственная сеть школ ученичества. Уже к концу 1921 г. на Донецких железных дорогах была создана сеть профессионально-технических учебных заведений, которые находились в ведении Южной округа путей сообщения. Важное место в ней занимали школы ученичества, которые готовили квалифицированных рабочих для служб тяги и связи. Вопрос о необходимости расширения сети школ ученичества в 1921-1922 гг. постоянно поднимался на профсоюзных собраниях трудовых коллективов станций Дебальцево, Ясиноватая, Никитовка и др. [1, л.13].

Однако в начале 1920-х годов сеть школ ученичества только на 25% удовлетворяла потребности транспорта в квалифицированных рабочих. В связи с этим в октябре 1922 г. Народный комиссариат путей сообщения принимает решение о создании дополнительного числа школ ученичества на дорогах Южной округа путей сообщения и расширении количество мест в уже действующих школах ученичества [9]. С октября 1922 г. на транспорте Донбасса также стали создать ученические бригады [14, с.28].

На основе этих решений в 1923 г. школы ученичества были созданы в Мариуполе, Юзовке, Бахмуте и других городах [18]. В действующих школах ученичества на железной дороге численность учащихся значительно возросла. В 1924 г. на станции Мариуполь при действующей школе ученичества было открыто отделение литейщиков, котельщиков, кузнецов и медников. А всего в этом году на дороге работало 8 школ ученичества, где обучалось 613 будущих железнодорожников. Если в сентябре 1922 г. численность учеников в школах ученичества на железной дороге составляла 1354 человека, то вначале 1925 г. – уже 3338 [24].

Процесс дальнейшего развития сети школ ученичества на железной дороге сдерживался небольшим количеством бронированных рабочих мест для подростков. По этой причине в 1924–1925 учебном году прием в школы ученичества на транспорте был проведен только на 30-35% [23, л.38]. Учитывая это, было принято решение проводить прием в школы ученичества с превышением брони. В середине 1920-х годов сеть школ ученичества на Донецких железных дорогах стабилизировалась, а численность учащихся увеличилось.

Наряду со школами ученичества на железной дороге для подготовки горняков создавали школы горнопромышленного ученичества (ГПМУ). В январе 1923 г. на угольных предприятиях Донбасса насчитывалось 15 школ ГПМУ. Эти школы имели два направления подготовки: механическое и горное. Количественный рост сети школ ГПМУ и количества учеников в этих школах мы наблюдаем в течение всего изучаемого периода. В начале 1926 г. сеть школ ГПМУ включала 33 учебных заведения (2400 учащихся), а в конце 1920-х годов она удвоилась, численность учеников возросла до 5000 [15, с.75]. В то же время школы ГПМУ не обеспечивали растущие потребности горной промышленности в квалифицированных рабочих кадрах, что обусловило стремительный рост их сети в тридцатые годы.

В начале 1920-х годов остро ощущалась нехватка инженерно-технических кадров. В 1921 г. на шахтах Донбасса работало только 190 горных инженеров. Для решения этой проблемы в апреле 1921 г. в Юзовке был открыт горный техникум, который являлся высшим учебным заведением. После открытия Донтехникум состоял только из рабочего факультета, где обучалось 208 слушателей, 164 из них были отправлены на учебу различными организациями, другие были учениками недавно ликвидированной политехнической школы. В начале учебного года слушателей разделили на семь учебных групп. На первый курс рабфака зачислили 108 человек,

на второй и третий – по 50. Среди первых учеников рабфака были С. И. Евстратов, К. Д. Родяхин, И. С. Сенин, П. Я. Таранов, Г. Д. Тищенко и другие. Первокурсникам преподавали исключительно общие дисциплины, а на старших курсах – преимущественно горные и горно-механические. Второй курс был укомплектован слушателями, которые имели стаж работы в угольной промышленности. Третий курс состоял из бывших учеников Юзовской политехнической школы.

В 1922-1923 учебном году была открыта горно-механическая специальность, а через год – горная. Острая нехватка специалистов – горняков в Донбассе и наличие необходимой материальной и научной базы позволили создать при Донтехникуме высшие инженерные курсы (ВИК), которые ускоренно, без отрыва от производства готовили специалистов высокой квалификации. Курсы открылись в марте 1922 г., и это был первый подобный эксперимент на территории СССР. На эти курсы принимали штейгеров и горных техников со стажем работы на производстве более десяти лет.

Первый выпуск этих курсов состоялся 9 сентября 1924 г. Среди его выпускников были А. М. Браинин, Л.М. Безбрижний, М.Л. Воротченко, С.М. Кузьмин. Всего 13 горных инженеров. Вскоре все они получили назначения на высокие руководящие должности в угольной промышленности Донбасса. А опыт Донтехникума с ускоренной подготовки горных инженеров успешно использовано в Екатеринославе и Новочеркасске [19, с.50].

Выводы

Таким образом, экономическая политика советского государства в 1920 – е годы была направлена на восстановления разрушенного войной народного хозяйства, где главная роль отводилась угольной и транспортной промышленности Донбасса. Механизмы новой экономической политики: экономическое стимулирование, государственные инвестиции, плановость, строительство шахт, централизация управления, подготовка рабочих и инженерных кадров, снижение себестоимости, механизация добычи, рост производительности труда, содействие сбыту угля, научная организация труда, совершенствование техники безопасности дали необходимый результат. Все эти факторы, помноженные на трудовой героизм тружеников Донбасса, позволили реализовать поставленные задачи и достичь в угольной отрасли довоенного уровня производства. С 1928 года Донбасс начал экспорт угля и антрацита в Европу, Южную Америку, США и Канаду, Египет и Турцию.

Железнодорожная отрасль Донбасса в 1923 году преодолела системный кризис, а с 1925 г. резко наращивала экономические показатели. Однако рост отрасли, особенно в начальный период НЭПа, сдерживался отставанием других отраслей индустрии, которые еще не производили необходимого количества грузов. В этой связи сотни отремонтированных паровозов и десятки тысяч вагоном Донецкой железной дороги были поставлены в запас.

Библиография

1. Госархив Днепропетровской области. Ф – р. 99. Оп. 1. Д. 16. Л. 13.
2. Госархив ДНР. Ф. – 4. Оп. 1. Д. 16. Л. 20-23.
3. Госархив ДНР. Ф. – 10. Оп. 1. Д. 97. Л. 3-5.
4. Госархив ДНР Ф. р. – 2087. Оп. 1. Д. 1. Л. 2.
5. Донецкий шахтер. 1922. №2. С. 20-22.
6. Донуголь в цифрах и диаграммах. Харьков. 1928. – 198 с.
7. История технического развития угольной промышленности Донбасса. – К.: Наукова думка, 1969. – 535 с.
8. История угледобычи в России / Под ред. Братченко Б.Ф. – М.: ВИНТИ, 2003. – 453 с.
9. К вопросу о поднятии технической квалификации среди транспортников // Рабочая Украина. 1923. 1 августа.

10. Корнилов В. В. Донецко-Криворожская республика. Расстрелянная мечта / В.В. Корнилов. – Харьков: Фолио, 2011. – 603 с.
11. Ленин В. И. Полн. собр. соч. т. 53. – 498 с.
12. Ленин В.И. Полн. Собр. Соч. т.44 – 502 с.
13. Липинский В.В. Руководство Коммунистической партии восстановлением железнодорожного транспорта Украины (1921-1925 гг.) / В.В. Липинский. Автореф. дис.... канд. ист. наук: 07.00. 01. – К., 1986. – 24 с.
14. Липинский В.В. Система профессиональной подготовки на железнодорожном транспорте УССР 1920 – е. годы / В.В. Липинский // Исторические политологические и международные исследования. – 2016. № 3. С. 26-32.
15. Липинский В.В. Становлення та розвиток нової системи освіти в УССР у 20-і роки / В.В. Липинский. – Донецк: РІА ДГТУ, 2000. – 247 с.
16. Материалы Всеукраинской конференции по индустриально-техническому образованию. Харьков: Изд. Наркомпроса, 1923. – 46 с.
17. Платонов В.А. Цена «черного золота» Донбасса. Кн. 2. / В.А. Платонов. – Донецк: Изд. БВЛ, – 286 с.
18. Расширение действующих школ на дороге // Южный гудок. 1923. 23 мая.
19. Саржан А.О., Липинский В.В., Борбачева Л.В. Донецький національний технічний університет. – Донецк: Юго-восток, 2011. – 325 с.
20. Трифонов И.Н. Классы и классовая борьба в СССР в начале НЕПа (1921 – 1923 гг.). Ч. 2 / И.Н. Трифонов Л.: Изд-во Ленинградского ун-та, 1964. – 286 с.
21. Угольная промышленность СССР. Статистический справочник. М.: Углтехиздат, 1957. – 275 с.
22. Центральный государственный архив общественных организаций и политических партий Украины (ЦГАОО). Ф. – 1. Оп.20. Д.1365. Л.113-115.
23. Центральный государственный архив высших органов власти Украины (ЦГАВО). Ф. – 2767. Оп. 1. Д. 44. Л. 38.
24. Школы ученичества на транспорте. Южный гудок. // 1922. 4 февраля. 16 сентября.
25. Шлях освіти. 1923. №3. С. 1-6.

RESTORATION OF THE COAL AND TRANSPORT INDUSTRY OF DONBASS DURING THE NEW ECONOMIC POLICY (1921–1929)

Lipinsky V.V.

Donetsk State University

Abstract

The article presents the results of a study of the restoration of the destroyed economy of Donbass during the period of the new economic policy. It was established that the basis of the technological chain of the region's industry was the coal industry. An analysis of the main problems of the region's economy after the end of the civil war, which together caused a systemic crisis, was carried out. The first priority for overcoming the crisis was to overcome the paralysis of the transport industry. It has been proven that the railway crisis that paralyzed the country in the early 1920s gave rise to two others: fuel (coal) and food (grain). The study found that overcoming the transport crisis in Donbass made it possible to solve the problem of other crises not only in Donbass, but throughout the country as a whole. The method of frontal study of the funds of the State Archive of the DPR and the Central

State Archive of the Supreme Authorities of Ukraine (TSGAVO) made it possible to establish a change in the management structure of the coal industry, which was based on trusts, a huge increase in investments in coal mining, long-term planning, mechanization of coal mining, and the creation of a new system for training qualified personnel coal miners and railway workers, rapid growth in labor productivity. Among the problems hindering the process of restoration of the coal industry is the growth of the strike movement of miners in 1922-1926 arising from dissatisfaction with delays in wages and the amount of earnings.

Keywords

Donbass, new economic policy, coal industry, railway transport, restoration, reconstruction, management system, investment, wages.