Н.В. БРЫЗГОВ

Кандидат искусствоведения, профессор кафедры промышленного дизайна Российского государственного художественно-промышленного университета им. С.Г. Строганова
e-mail: Nick-62@yandex.ru

N.V. BRYZGOV

Candidate of Art History, professor of the Department of industrial Design of the Russian State Stroganov University of Design and Applied Arts
e-mail: Nick-62@yandex.ru

DOI: 10.37485/1997-4663_2026_1_2_90_103

СОЗДАНИЕ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В СССР В ГОДЫ ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК И ЕГО РОЛЬ В РАЗВИТИИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ДИЗАЙНА (НА ПРИМЕРЕ ТРАКТОРНОЙ, АВТОМОБИЛЬНОЙ, АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, СТАНКОСТРОЕНИЯ И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ)

THE ESTABLISHMENT OF INDUSTRIAL PRODUCTION IN THE USSR DURING THE FIRST FIVE-YEAR PLANS AND ITS ROLE IN THE DEVELOPMENT OF DOMESTIC DESIGN (USING THE EXAMPLE OF THE TRACTOR, AUTOMOBILE, AVIATION, MACHINE TOOL AND AGRICULTURAL ENGINEERING INDUSTRIES)

В статье проанализирована проблема создания промышленного производства в СССР в годы трех первых пятилетних экономических планов и его влияние на становление и развитие советского дизайна. Рассмотрены достижения в основных промышленных отраслях указанного периода. Освещена роль объединения ВХУТЕМАС в подготовке советских «производственных» художников. Рассмотрены основные направления в советском дизайне: производственный, инженерный, научный.

The article analyzes the problem of creating industrial production in the USSR during the first three five-year economic plans and its impact on the formation and development of Soviet design. the achievements in the main industrial sectors of the specified period are considered. the role of the VKHUTEMAS association in the training of Soviet “industrial” artists is highlighted. the main directions in Soviet design are considered: production, engineering, scientific.

Ключевые слова: советский дизайн, промышленное производство, пятилетние планы, СССР, индустриализация.
Keywords: soviet design, industrial production, five-year plans, USSR, industrialization.

К концу 1925 года в СССР начал проявляться серьезный экономический кризис. К этому времени новая экономическая политика (НЭП) пришла к своему упадку. В хозяйственном секторе советского государства наблюдались следующие сложности: проблемы в области денежного обращения и кредитования, трудности с хлебозаготовкой, сокращение объемов промышленного производства, товарный голод и, как следствие его, бытовой аскетизм, провоцирующий социальную напряженность, поэтому советское правительство задумалось о модернизации экономики и взятии курса на индустриализацию. Власти разработали программу пятилеток — пятилетних экономических планов, направленных на развитие народного хозяйства СССР. Целью этой программы было догнать и перегнать по уровню развития промышленности развитые западные страны [3–5, 8–11].

Первая пятилетка охватывала 1928–1932 годы, вторая — 1933–1937 годы, третья — 1938–1942 годы (прервана в 1941 году Великой Отечественной войной).

Реализация первых трех пятилетних планов явилась важной вехой для создания мощного промышленного производства СССР, представленного различными отраслями. В свою очередь, бурный рост промышленности в указанные периоды способствовал становлению и развитию советского дизайна.

Главной задачей первых пятилеток стало создание базы тяжелой промышленности. В это время были заново сформированы целые промышленные отрасли: автомобильная, авиационная, тракторная, химическая, станкостроение, металлургия, энергетика, сельскохозяйственное машиностроение [3].

Создание промышленного производства в Советском Союзе в эпоху реализации первых пятилетних планов имело ключевое значение для эволюции отечественного дизайна [3–5, 8–11]. В первые годы советской власти дизайн воспринимался как один из важных инструментов образования социалистического образа жизни и развивался по двум направлениям: бытовому (изготовление предметов обихода, личного пользования) и промышленному (создание новых форм техники).

Следует отметить, что советский дизайн первых пятилеток был представлен двумя направлениями: производственный и инженерный. Представители первого направления воспринимали искусство как создание каких-либо вещей и считали, что оно должно сливаться с промышленностью. К направлению «производственников» относились художники А. Родченко, В. Степанова, В. Татлин, братья В.А. и Г.А. Стенберги, архитекторы А. Ган, М. Гинзбург, И. Леонидов, братья Л.А. и В.А. Веснины, И.А. и П.А. Голосовы [2].

Дизайнеры-«производственники» сконцентрировали свое внимание на бытовой культуре, которой в первые годы советской власти, на самом деле, уделялось очень мало внимания. Ключевые принципы, которыми он руководствовались при создании предметов быта, соответствовали фундаментальным устремлениям советской идеологии. К ним относились:

— функциональность (предметы советского дизайна должны быть максимально несложными в применении и удовлетворять действительные потребности социума, чрезмерное «украшательство» и декор воспринимались как пережитки буржуазности);

— массовость (пропагандировалась доступность продукции широким слоям общества, что приводило к ее стандартизации и удешевлению);

— идеологическое значение (предметы должны были воплощать коллективистские идеи, пропагандировать достоинства советской экономики) [12].

Так как советская дизайнерская мысль в бытовой области, связанной с производством продукции легкой промышленности и народного потребления, была скована идеологическими принципами утилитарности, простоты, стандартности, массовости и излишней строгости, то она не переживала серьезного творческого расцвета и оставалась на втором плане.

Во многом специалисты в области дизайна были сконцентрированы на разработке новых образцов промышленной продукции. И они

представляли второе направление — «инженерный дизайн». Его корни лежат еще в императорской инженерной школе рубежа XIX–XX столетий, являющейся для своего времени одной из самых передовых. Талантливые инженеры дореволюционной России заложили те основы, которые были развиты в советскую эпоху. К ним относятся: строительство мостов, железных дорог, паровозов, успехи в сталелитейном производстве, разработки в авиационной сфере. Ряд выдающихся специалистов (П. Страхов, В. Энгелмейер, М. Кирпичев, И. Рерберг, В. Шухов) уже в конце XIX — начале XX века задумывались о роли эстетического начала при создании технических сооружений. Таким образом они заложили основы российского и советского дизайна.

Следует отметить, что, в целом, подготовке художников-проектировщиков, занимающихся промышленным дизайном, на начальном этапе существования советской власти уделялось большое внимание. Так, центром профессионального обучения данных специалистов стало объединение ВХУТЕМАС. Данные учебные заведения организовывались с 1920 года по всей стране (в Москве, Петрограде (с 1924 года — Ленинград) и многих других городах).

На базе ВХУТЕМАСа был создан ряд факультетов, которые обучали «промышленных художников», то есть специалистов в области производственного дизайна. Так, на живописном факультете готовили мастеров, занимающихся монументально-декоративным искусством, необходимым для украшения общественных сооружений, станций метрополитена. На скульптурном подготавливали специалистов, требующихся для оформления городских пространств. На архитектурном обучали проектированию жилых и административных зданий, фабрик, заводов, домов культуры и т. д. Печатный факультет готовил книгопечатников. Текстильный обучал созданию проектов, необходимых для изготовления тканей, рассчитанных на массовое производство. Существовали также металлический, керамический, деревянный факультеты, которые подготавливали специалистов по художественному проектированию в разных производственных областях [12].

Таким образом, просуществовавший до 1930 года ВХУТЕМАС (в 1922 году учебное заведение сменило наименование на ВХУТЕИН) как мощный образовательный центр подготовки производственных дизайнеров художников-конструкторов, архитекторов, сыграл большую роль в формировании промышленного дизайна СССР.

Важно отметить, на заре становления советского дизайна на передний план выходили проекты, направленные на реализацию потребностей производственных отраслей экономики. Советские промышленные дизайнеры и художники-конструкторы в период первых трех пятилеток интенсивно занимались разработкой новых транспортных средств. Как и все члены советского общества, они активно участвовали в строительстве нового государства и инновационного производства. Так, в первую пятилетку был разработан и произведен отечественный малолитражный легковой автомобиль НАМИ (выпущен в 1928 году заводом «Спартак»).

Незадолго до начала периода первой пятилетки СССР первым начала разрабатывать тепловоз. Экспериментальный экземпляр спроектировал Я. Гаккель. Его изготовили в 1924 году в Ленинграде. Дизайн интерьера тепловоза был продуман так, что предоставлял гораздо больше комфорта и безопасности машинисту: он находился в закрытой кабине с отличным обзором путей, защищенной от звука работающего мотора. По внешнему виду первые тепловозы были похожи на пассажирские вагоны — их полностью обивали кожухом с окнами [2].

В ранние годы советской власти в СССР также появился первый трактор, разработанный инженером Я. Маминым. Они были сконструированы довольно примитивно, отличались легкостью управления и были рассчитаны на малограмотное крестьянское население.

В период первых пятилеток переживала активное развитие и радиотехническая промышленность. Передовое место в ней занимала деятельность Радиолаборатории им. М. Бонч-Бруевича в Нижнем Новгороде. По некоторым своим достижениям она опережала мировую радиотехническую отрасль 1920–1930-х годов. Именно здесь была спроектирована мощная радиостанция, названная в честь Коминтерна. Для этой радиостанции инженер В. Шухов спроектировал по последнему слову техники ажурную радиомачту из стали. В Нижегородской лаборатории были разработаны прославившиеся на весь мир детекторные приемники, вышедшие на поток. Их внешний вид — черные катушки либо ящики, снабженные металлическими гнездами и клеммами, — являлся очень характерным явлением для советского быта времен первой пятилетки — конца 1920-х годов [2].

Важно отметить, что в 1920-х же годах зародилось еще одно направление в советской производственной сфере — научный дизайн. Он опирался на достижения различных новомодных для того времени наук — эргонологии, психотехники, биомеханики. Одним из ярких проектов ука-

занного периода, относящихся к научному дизайну, является план переоборудования рабочего места водителя трамвая, инженера Н. Бернштейна. Согласно проекту, в моторном вагоне предполагалась совершенно новая структура передней площадки с целью сделать место водителя более эргономичным и комфортным в физическом и психологическом аспектах.

Макеты советского инженерного дизайна 1920-х — начала 1930-х годов выделялись большой степенью уникальности, смелым, новаторским подходом. Но не все они реализовывались. Некоторые оставались лишь на бумаге. Высокий уровень оригинальности и даже единичность образцов инженерного дизайна были связаны с тем, что промышленность, направленная на реализацию массового и серийного выпуска изделий, еще только формировалась. В этом инженерное направление в дизайне сближалось с производственным. Проекты «производственников» также часто оставались невоплощенными в жизнь либо реализовывались в виде единичных образцов.

Представителей — как инженерного дизайна, так и производственного — отличали смелось разработок, необычный изобретательский подход, оригинальность концепций. Они могли создавать настоящие шедевры технического искусства, удивляющие весь мир, из бытовых предметов, попавших под руку материалов, деталей технологического оборудования. Например, интерьерная композиция «Рабочий клуб» А. Родченко, первая гидроэлектротехническая станция, работающая на торфе, тепловоз Я. Гаккеля [2].

Инженерный дизайн 1930-х годов сильно разнился с дизайном первых лет советской власти. С конца 1920-х до начала 1940-х годов происходил постепенный переход дизайна на рельсы массового производства.

В СССР в этот период активно развивалось железнодорожная отрасль. Наладили массовое производство паровозов, тепловозов и даже электровозов. Инженерные дизайнеры разработали эксклюзивные конструкции грузовых и пассажирских паровозов, паровых локомотивов с тендерами-конденсаторами для Туркестано-Сибирской магистрали.

Несмотря на снижение темпов изготовления тепловозов и электровозов по ряду причин к началу третьего пятилетнего плана (конец 1930-х годов), разрабатывали новаторские, уникальные конструкции двухсекционных электровозов и особо мощных тепловозов.

В автомобильной промышленности существовала более сложная ситуация. В начале 1930-х годов — в конце первой — начале второй

пятилеток — советские инженеры и дизайнеры А. Кириллов и Ю. Долматовский вывели историю советского автомобилестроения на новый уровень. А. Кириллов разработал принципы аэродинамики автомобиля и соединил их с эстетическим пониманием формы. Данный проект продемонстрировал экономию мощности и сокращение расхода топлива при применении аэродинамических форм. Ю. Долматовский создал модели форм разных частей автомобиля, на основе проведенных им расчетов, опирающихся на анализ зарубежных образцов [6]. При проектировании легковых автомобилей Долматовский применял нетрадиционные для инженерного дизайна решения, например, сдвижные двери, помещенный в бампер радиатор, регулируемый по росту водителя педальный механизм. Также Долматовский прославился тем, что разрабатывал проекты заднемоторных автомобилей и автобусов с вагонной компоновкой.

Достижения Кириллова и Долматовского сыграли важную роль для развития отечественного автомобилестроения.

Однако важно подчеркнуть, что в 1930-х годах, охватывающих первую и вторую пятилетки, в советском автомобилестроении свой небольшой опыт изготовления машин — малых грузовиков. В 1924 году на Заводе АМО (Товарищество на паях автомобильного московского завода. В будущем АМО ЗИЛ) был выпущен заднеприводный, двуосный грузовой автомобиль малой грузоподъемности), легкового автомобиля НАМИ и простых по своим инженерным решениям тракторов — почти не применялся в сфере крупного массового автомобильного и тракторного производства. На крупных автомобилестроительных предприятиях (ГАЗ, ЗИЛ) и ряде тракторостроительных заводов были закуплены полностью зарубежные — американские — инструменты и оборудование. Однако автомобильная промышленность попала в трудное положение. Закупленное оборудование было рассчитано лишь на производство американских автомобилей, на основе особых технологий и размерной системы, поэтому советских предприятиям пришлось значительно перестраивать свой производственный процесс, что было завершено только в период третьей пятилетки — к концу 1930-х — началу 1940-х годов [2].

В начале 1930-х годов — на рубеже первой и второй пятилеток — состоялось важное для советского государства событие — было запущено строительство Московского метрополитена. Инженеры-проектировщики и промышленные дизайнеры выполняли грандиозные по своим масштабам проекты вестибюлей и станций метро, наземных павильонов, деко-

ративного оформления их интерьеров. При создании проектов специалисты использовали современные на тот момент технологии и методы проектирования, принципы применения декора. На дизайн интерьеров московского метро власти не жалели финансовых средств. Они должны были отличаться роскошью, так как задачей партии было создать самый выдающийся метрополитен в мире. Станции и коридоры отделывались мрамором и гранитом, украшались мозаиками, майоликовыми панно, гипсовыми рельефами и лепниной, бронзовыми медальонами, современными металлическими конструкциями. Московский метрополитен проектировался как целостный технологический комплекс. Дизайну интерьеров станций, входных вестибюлей, переходов, перронных залов вагонов подвижных составов придавалось важное значение, как и всем составляющим «фирменного стиля» нового транспорта, включающего в себя вывески, обозначения станций и схем движения поездов, униформу сотрудников. Все эти компоненты должны были составлять единый стилистический ансамбль [6].

Развитие московского метро оказало значительное влияние и на производство других видов транспорта. Так, трансформацию пережил дизайн автобусов, троллейбусов, трамваев — их формы стали обтекаемыми, а оформление интерьеров подверглось изменениям в сторону комфортабельности и эстетичности: их снабдили автоматическими дверями, мягкими сиденьями, никелированными поручнями.

Важно отметить, что обтекаемость не просто влияла на зрительное восприятие и делала транспортные средства более приятными для глаза, а она была технически обоснована, так как позволяла повысить аэродинамические качества транспорта и его экономичность. Первые опыты в области создания автомобилей обтекаемых форм осуществлял инженер А. Никитин. После ряда опытов он выполнил в начале 1930-х годов автомобиль обтекаемых форм, снабженный фарами, утопленными в крыльях, и не имеющий подножку.

Надо сказать, что с середины 1930-х годов обтекаемые и ложнообтекаемые формы получили большое распространение в мировой автомобильной промышленности. И в этом плане Советский Союз шел в ногу со временем. Обтекаемые формы получили советские автомобили ЗИС-101 и М-1. В 1937 году их производство приобрело массовость. Обтекаемыми стали новые, пущенные на поток, паровозы серии К-2 и В, производившиеся на Луганском и Коломенском заводах.

С началом третьей пятилетки в конце 1930-х годов в советском транспортном дизайне обнаружилось стремление к пропаганде. Котлы паровозов начинают декорироваться металлическими звездами, различными идеологическими эмблемами, развивающимися знаменами.

В конце 1930-х годов появилась возможность изготавливать более индивидуальные модели автомобилей. Одной из подобных моделей стала малолитражная машина КИМ. Ее корпус разработал В. Бродский. Очередным важным шагом в советском автомобилестроении стало создание В. Самойловым машины «Победа» (М-20). Данный экземпляр в эстетическом и конструктивном плане опередил мировое автомобилестроение. Она не имела крыльев и подножек и обладала несильно расчлененным кузовом, словно накрывающим весь автомобиль [2].

В период второй пятилетки — в 1934 году — советская авиационная промышленность удивила весь мир грандиозным по размерам самолетом «Максим Горький». Он был создан с целью проведения агитационно-пропагандистской работы в отношении утверждения идеологии советской власти. На борту воздушного судна были спроектированы кинозал, типография, буфет, туалеты. Дизайн авиалайнера отличался продуманностью, эффектностью и декоративным размахом. Верхние поверхности крыла, стабилизатора, передняя кромка киля, крыша и днище фюзеляжа были выкрашены в ярко-красный цвет. Киль, борта корпуса, нижние поверхности крыла и стабилизатора окрасили в снежно-белый тон. Капоты двигателей, стойки шасси, гондолы радиаторов сделали черными. На крыле разместили огромными буквами название самолета: «Максим Горький» [6].

Идея создания авиалайнера принадлежала советскому журналисту Михаилу Кольцову в 1932 году, когда отмечался сорокалетний юбилей творческой деятельности знаменитого писателя М. Горького. Самолет должен был стать флагманским судном особой эскадрильи, предназначенной для проведения культурно-массовой и агитационно-пропагандистской работы по всему Советскому Союзу. На создание грандиозного воздушного судна по всей стране собирали деньги. Спроектирован самолет был выдающимся авиаконструктором А.Н. Туполевым по последнему слову техники. Строился он на опытном заводе Центрального Аэрогидродинамического института в Лефортово в 1933–1934 годах, а собирался на Центральном аэродроме Москвы.

Однако гигантский авиалайнер просуществовал недолго. В течение двух лет он участвовал в различных государственных мероприятиях,

торжественных парадах. В 1936 году во время одного из парадов произошло трагическое происшествие — самолет потерпел крушение. На его борту находилось 49 человек, которые погибли.

После трагического события был объявлен денежный сбор на строительство дублера авиалайнера. Однако сборка второго самолета сильно затянулась. Она завершилась лишь в 1939 году, и к этому времени концепция применения воздушного судна как флагмана агитационной работы сошла нет. Самолет просто включили в состав «Аэрофлота» и стали использовать его как образец для массового производства советских авиалайнеров.

Во времена первых трех пятилеток активно развивалась металлургическая промышленность. Ее достижения применялись инженерами, проектировщиками, архитекторами, дизайнерами при сооружении жилых и общественных зданий. Особое внимание при строительстве уделялось использованию металлических конструкций. Надо сказать, что в конце 1920-х — самом начале 1930-х годов, в эпоху первой пятилетки, советская архитектура, развивающаяся в рамках инновационных направлений того времени, переживала расцвет. Архитекторы и дизайнеры при разработке проектов зданий и оформлении общественных пространств активно занимались авангардными творческими поисками в области формы и много экспериментировали. Их эксперименты привели к развитию таких направлений в архитектуре и дизайне, как конструктивизм, функционализм и минимализм.

Однако уже к концу первой пятилетки, в 1932 году, Сталин запретил разнообразные художественные группировки. С этого момента авангард подвергся критике и началось формирование соцреализма как единственного разрешенного направления в изобразительном искусстве, архитектуре, дизайне, утверждающего принципы идеологии СССР [1].

В связи с интенсивным развитием металлургической промышленности, в частности, сталелитейного производства, стали активно внедряться конструкции из стали при проектировании заводов, фабрик и оформлении их интерьеров.

Конструкции из стали также активно применялись при строительстве жилых построек. Так, один из первых многоэтажных гражданских сооружений СССР — студенческий дом-коммуна на ул. Орджоникидзе в Москве, построенный по проекту архитектора И. Николаева, обладал каркасом, полностью выполненным из стали [1].

Инженеры-проектировщики, архитекторы, промышленные дизайнеры старались использовать самые передовые технологии и современные материалы. Например, при возведении промышленных предприятий широко использовались: монолитный железобетон, асбестоцементные листы, фахверковые кирпичные конструкции. Также стали применять сборные железобетонные конструкции [1].

Дизайн и прикладное искусство оказались крайне идеологизированы и подчинены стилистике социалистического реализма. Каждый предмет, каждая свободная поверхность, каждая деталь должны были содержать некое послание, говорящее о достижениях социалистического строительства. Появились центральные темы социалистической пропаганды: спортивные достижения и физкультура, вожди партии, символика страны советов, мощь советской армии. Они выражались в порой самых причудливых формах.

На протяжении 1930-х годов осуществлялся плавный переход от уникального к массовому дизайну. Отдельные образцы типа воздушного судна «Максим Горький» еще продолжали существовать в единичном экземпляре, но одновременно делался акцент на создании серийной продукции.

В 1930-х — начале 1940-х годов мощное развитие в СССР получило массовое производство тракторов и других видов сельскохозяйственной техники. В это время были возведены несколько крупных тракторных заводов — Сталинградский, Кировский, Владимирский, Челябинский, Харьковский, на которых стали массово выпускаться различные типы тракторов (СХТЗ-15/30, «Универсал», «Сталинец») и сельскохозяйственных машин: зерноуборочные комбайны [3]. Разрабатывая конструкции тракторов, проектировщики экспериментировали с формой, оснащением техники, задумываясь о функциональности и внешнем виде моделей. Например, в модели СХТЗ-15/30 были внедрены железные колеса с «шипами», которые позволяли трактору передвигаться по любым видам почвы, болоту, бездорожью. Однако встречались и некоторые промахи и недоработки проектировщиков при создании сельскохозяйственной техники. Например, при проектировании модели СХТЗ-15/30 совершенно не придавалось значения удобству и безопасности водителя: кабина отсутствовала, аскетичное водительское место было оборудовано жестким сидением, тяжелым рулем и рычагом коробки передач, контрольные приборы отсутствовали. Данное спартанское оснащение трактора очень соответствовало спартанскому духу времени, когда мало внимания уделялось личному комфорту.

Настоящим символом и вершиной советского тракторного производства и дизайна 1930-х годов стал «Сталинец». В нем уже было многое продумано и доработано. «Сталинец» был спроектирован на основе американского трактора Caterpillar. В модели была предусмотрена просторная и комфортная кабина водителя с возможностью открывать окна для проветривания. Топливный бак располагался за двигателем и закрывался капотом, что являлось безопасным и эстетичным. Техническое оснащение трактора, по сравнению с другими моделями, также были на высоте для того времени. Трактор «Сталинец» обладал презентабельным внешним видом, благодаря монументальности своих форм и эффектной окраске, строящейся на сочетании ярких, контрастных цветов.

Помимо тракторов, в период второй и третьей пятилеток массово выпускался и другой тип сельскохозяйственной техники — комбайны. Для этого был построен ряд специализированных заводов: «Коммунар», «Ростсельмаш», Люберецкий завод им. Ухтомского. Комбайны этого времени отличались достаточной продуманностью и функциональностью. Они были прицепного типа: по полю передвигались за трактором на буксире, жатка у них находилась справа, а выгрузка — слева, двигатель располагался слева и запускал работу молотилки. Первый советский комбайн «Колхоз», произведенный на заводе «Ростсельмаш», был громоздким, по сравнению с западными образцами, но он имел и преимущество по сравнению с ними — отличался универсальным характером уборки злаковых культур. Комбайн «Сталинец» обладал еще более усовершенствованной конструкцией — он мог убирать не только зерновые культуры, но и кукурузу, просо, подсолнечник.

Большой прорыв в период первых пятилетних планов произошел и в советском станкостроении. Был создан Станкостроительный трест, реконструированы старые станкостроительные заводы. Благодаря этому, с середины 1930-х годов был значительно расширен ассортимент производимых станков. Появляются новые типы станков, отличающиеся разнообразием технического оснащения и дизайна: расточные, нарезные, сверлильные, многошпиндельные, сверлильно-расточные и др. [3].

Необходимо отметить, что к концу 1930-х — началу 1940-х годов, в период третьей пятилетки, начинает все же более интенсивное развитие бытовой дизайн. Художники-конструкторы заняты разработкой полезных предметов обихода, способных облегчить жизнь и сделать ее более комфортной: дискового телефона, радиоприемников, осветительных приборов, предметов мебели.

Становление и эволюция советского промышленного дизайна в период трех первых пятилеток — это сложное явление, включающая в себя разные аспекты: функциональный, эстетический, идеологический.

Важно подчеркнуть, что советский дизайн в эпоху своего становления почти не был рассчитан на удовлетворение личных потребностей и вкусов людей. Он предназначался для реализации интересов различных промышленных отраслей. Из-за политической и культурной закрытости Советского Союза отечественные художники-конструкторы не имели возможности обмениваться опытом с зарубежными коллегами, в результате чего дизайн в СССР серьезно отставал от общемировых тенденций.

Важное значение для эволюции советского дизайна имело образовательное объединение ВХУТЕМАС в начальный период первого пятилетнего плана. Оно создало учебно-экспериментальную базу для подготовки специалистов в сфере художественного конструирования и оформления предметов и пространств. Творческие идеи, разработанные в мастерских объединения, предвосхитили развитие конструктивизма, функционализма и минимализма в СССР и даже оказали большое воздействие на развитие мирового искусства и дизайна. Кроме того, деятельность ВХУТЕМАСа доказала возможность органичного синтеза искусства, дизайна, и производства.

Следует отметить, что если в период первого пятилетнего плана в СССР делался упор на развитие различных отраслей тяжелой промышленности, а легкой промышленности почти не уделялось внимания, то во вторую и третью пятилетки правительство начинает осознавать необходимость развития и этого сектора. Но в СССР часто отсутствовали технологии и материалы, отвечающие современным требованиям, существовала нехватка знаний и опыта в области изготовления товаров личного пользования, предметов обихода. Изготавливаемые в это время предметы быта характеризовались лаконичностью, простотой и функциональностью, что очень соответствовало строгости и аскетизму советского мировоззрения указанного периода.

Однако именно в области индустриального дизайна советское государство в эпоху трех первых пятилетних планов достигло больших успехов, что было связано именно с развитием стратегически важных отраслей промышленности. Советский промышленный дизайн был признан самобытным и значимым культурным феноменом в мире.

Список литературы:

1. Архитектура промышленных сооружений СССР. 1917–1932 // TOTALARCH [Электронный ресурс]. — URL: https://ussr.totalarch.com/general_history_architecture/1917_1932/industrial (дата обращения: 01.04.2025).

2. *Воронов Н.* К истории советского дизайна // TEHNE [Электронный ресурс]. — URL: https://tehne.com/event/arhivsyachina/n-voronov-k-istorii-sovetskogo-dizayna (дата обращения: 01.04.2025).

3. Выпуск 78. Заводы первой пятилетки — основа финансовой базы СССР. Кто ковал индустриализацию. Часть I // ИПБ России [Электронный ресурс]. — URL: https://www.ipbr.org/projects/history/78/ (дата обращения: 31.03.2025).

4. Первая пятилетка в СССР // История России [Электронный ресурс]. — URL: https://istoriarusi.ru/cccp/pervaya-pyatiletka-1928-1932.html (дата обращения: 31.03.2025).

5. Пятилетки (введение пятилетних планов развития народного хозяйства) // ИСТОРИЯ.РФ. Главный исторический портал страны [Электронный ресурс]. — URL: https://histrf.ru/read/articles/piatilietki-vviedieniie-piatilietnikh-planov-razvitiia-narodnogho-khoziaistva-event (дата обращения: 31.03.2025).

6. Развитие дизайна в СССР [Электронный ресурс]. — URL: https://ido.tsu.ru/iop_res/istdiz/text/g1_9_1.html (дата обращения: 01.04.2025).

7. *Смоленская С.А., Бижко Е.В.* Становление высотного строительства в СССР в 1920–1930-х гг. // Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. — 2015. — № 1 (12). — С. 151–159.

8. *Фельдман М.А.* Осмысление партийно-хозяйственной элитой СССР итогов Первой пятилетки: путь к прозрению не бывает легким // Гуманитарные науки Сибири. — 2021. — № 3. — Том 28. — С. 76–84.

9. *Фельдман М.А.* Реализация индустриального проекта в годы первой пятилетки: вопросы историографии // Россия и современный мир. — 2022. — № 2. — С. 158–180.

10. *Ханин Г.И.* Динамика экономического развития СССР. — Новосибирск: Наука, 1991. — 267 с.

11. *Юдина Н.А.* Индустриализация в СССР. Первые пятилетки // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. — 2017. – № 4–3. — С. 109–111.

12. UXCreep. Становление промышленного дизайна СССР // Хабр [Электронный ресурс]. — URL: https://habr.com/ru/articles/865878/ (дата обращения: 31.03.2025).