

УДК 656.2.007

Н. А. РЯБЦЕВА

Белорусский государственный университет транспорта

**ПОДГОТОВКА КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ РАБОЧИХ КАДРОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ПЕРИОД
ВОССТАНОВЛЕНИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА БЕЛАРУСИ
(1944–1950 гг.)**

Рассматривается подготовка квалифицированных рабочих кадров в специально восстановленных и созданных железнодорожных училищах, школах фабрично-заводского обучения, дорожно-технических школах и непосредственно на предприятиях в процессе работы. Анализируются основные источники пополнения рабочих на предприятиях белорусских железных дорог. Обобщается увеличение количественно-и качественного состава квалифицированных рабочих.

После освобождения территории Беларуси от немецко-фашистских захватчиков ощущался недостаток в квалифицированных рабочих кадров на белорусских магистралях. Укомплектованность рабочими кадрами массовых профессий в 1944 г. на белорусских железных дорогах в среднем составляла около 85 %, из которых только 25 % были квалифицированными рабочими, что было крайне недостаточно в период восстановительных работ и выполнения плана послевоенной пятилетки [Подсчитано автором по материалам: 23, л. 130, 153; 29, с. 99].

В начале восстановительных работ на железнодорожном транспорте Беларуси проблема обеспечения железных дорог квалифицированными кадрами массовых профессий решалась за счет пополнения рабочих с других дорог и организаций МПС СССР. Например, в 1945 г. на Брест-Литовскую железную дорогу было направлено почти 1600 рабочих массовых профессий [23, л. 153]. В 1946 г. на Западную магистраль приехало работать 7548 квалифицированных рабочих [6, л. 28].

Однако этого было недостаточно. Увеличение объема перевозок на железнодорожном транспорте после окончания Великой Отечественной войны требовало своевременного пополнения белорусских магистралей квалифицированными кадрами, способными обеспечить бесперебойную и безаварийную работу транспорта.

Основным источником пополнения рабочих кадров в первые послевоенные годы являлось местное население, что хорошо видно на примере Брест-Литовской магистрали. В 1945 г. на железной дороге из 25940 рабочих массовых профессий 23844 человека были из числа местных жителей [23, л. 153].

Отделы кадров железных дорог Беларуси ежемесячно проводили большую работу по привлечению на транспорт местное население в целях укомплектованности штата и создания необходимого резерва. Прием новой рабочей силы на дорогу производился в основном методом индивидуального набора. В работе применялись различные формы. Систематически вывешивались массовыми тиражами объявления, выделялись уполномоченные для связи с колхозами, сельсоветами, райсоветами, райвоенкоматами – по вопросу набора рабочей силы из местного населения и демобилизованных.

Подготовка новых квалифицированных рабочих кадров, в период восстановления народного хозяйства, для железных дорог Беларуси проходила по двум основным направлениям – с отрывом от производства в специально восстановленных и созданных для этого железнодорожных училищах, школах фабрично-заводского обучения, дорожно-технических школах и непосредственно на предприятиях в процессе работы.

Кадры молодых рабочих в этот период не имели достаточного уровня подготовки, так как были сформированы в экстремальных условиях военного времени. Поэтому именно подбору и подготовке квалифицированных рабочих кадров массовых профессий уделялось большое внимание на железнодорожном транспорте республики.

Восстановление учебных заведений и учреждений технической пропаганды на железнодорожном транспорте Беларуси начиналось в первые дни освобождения от немецко-фашистских захватчиков.

Уже 5 августа 1944 г. были открыты Брестская, 20 августа Барановичская дорожно-технические школы на Брест-Литовской железной дороге с пропускной способностью 250 человек каждая [23, л. 154; 25, л. 18]. В этих дорожно-технических школах готовили специалистов по связи на железнодорожном транспорте, движению и грузовой работе. За 1944 г. в Барановичской дорожно-технической школе было подготовлено 353 человека, в Брестской – обучено 321 рабочих. В 1945 г. в этих дорожно-технических школах было подготовлено более 1000 квалифицированных кадров массовых профессий [25, л. 183].

Позднее были открыты Гродненская школа паровозных машинистов, в которой готовили квалифицированные кадры по паровозному хозяйству. В Столбцовой технической школе обучались будущие специалисты вагонного хозяйства. Также дорожно-технические школы были открыты на Минском, Полоцком, Могилевском, Жлобинском и других отделениях железных дорог Беларуси.

Во второй половине 1944 г. были открыты железнодорожные училища в Гомеле и Минске, которые закреплялись за базовыми предприятиями, паровозными и вагонными депо [1, с. 67; 28, с. 3]. Училища железнодорожного профиля начали подготовку машинистов, помощников машинистов, слесарей паровозных и вагонных, токарей, столяров, монтеров сигнализации, централизации и блокировки, поездных вагонных мастеров, бригадиров пути и др.

Непосредственно большую роль в подготовке рабочих кадров массовых профессий для железнодорожных магистралей Беларуси сыграли школы фабрично-заводского обучения (ФЗО). Они открывались при Управлении строительно-восстановительных работ Белорусской, Брест-Литовской и Западной железных дорог и имели шести- или восьмимесячный период обучения. Школы фабрично-заводского обучения могли в короткие сроки дать для строительно-восстановительных работ на железных дорогах Беларуси квалифицированные кадры строителей по таким специальностям, как моляры, столяры, штукатуры, каменщики, плотники, кочегары, кровельщики, печники, стекольщики и др.

Для достижения максимальных результатов в деле подготовки квалифицированных кадров в процессе работы привлекались квалифицированные рабочие, стахановцы, передовые инженерно-технические работники, которые после освобождения территории Беларуси направлялись с других железных дорог в порядке пополнения.

Таким образом, после освобождения территории Беларуси от немецко-фашистских захватчиков были восстановлены учреждения технической пропаганды, железнодорожные училища, школы фабрично-заводского обучения. Привлечение высококвалифицированных кадров и передовиков производства к делу подготовки кадров массовых профессий с отрывом и без отрыва от производства позволило уже в 1945 г. Брест-Литовской, Западной и Белорусской железным дорогам перевыполнять план подготовки кадров в среднем на 181,5 % [подсчитано автором по материалам: 2, л. 78, 86; 25, л. 18].

В сентябре 1946 г. состоялась VIII сессия Верховного Совета БССР, которая приняла Закон «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства». В нем возрождение железных дорог расценивалось как одна из кардинальных экономических и социальных проблем того времени.

Задачи восстановления железнодорожного хозяйства требовали кадров с более высокой квалификацией, чем при восстановительных работах первой очереди.

В 1946 г. практически все белорусские железные дороги были обеспечены кадрами массовых профессий. На Белорусской магистрали при плане 40775 человек работало 41455 рабочих (101,6 %) [5, л. 135]. При плане 29970 кадров массовых профессий на Брест-Литовской железной дороге в наличии было 30693 человек (102,4 %) [6, л. 34]. И только Западная железная дорога была укомплектована кадрами массовых профессий на 99,3 %. При общем плане 55388 человека на магистрали работало 55027 рабочих массовых профессий [5, л. 188].

Однако этого было недостаточно, потребность в кадрах массовых профессий по мере развертывания строительно-восстановительных работ на железнодорожных магистралях непрерывно росла.

В 1946 г. на Белорусской магистрали железнодорожные училища были в Гомеле, Жлобине и Могилеве; на Западной – железнодорожное училище в Минске; Брест-Литовская железная дорога имела в системе трудовых резервов два железнодорожных училища и две школы ФЗО. Общий контингент обучающихся в 1946 г. в учреждениях системы Государственных трудовых резервов на белорусских магистралях составлял более 2000 человек [подсчитано автором по материалам: 5, л. 150, 200; 6, л. 6–9].

В этом же году из железнодорожных училищ и школ фабрично-заводского обучения на Белорусскую, Брест-Литовскую и Западную магистрали пришло работать более 1300 рабочих кадров [подсчитано автором по материалам: 5, л. 151, 176; 6, л. 7–9].

С каждым годом возрастало количество обучающихся в железнодорожных училищах и школах фабрично-заводского обучения. Уже в 1948 г. на белорусских железных дорогах обучалось более 2880 будущих квалифицированных кадров массовых профессий [подсчитано автором по материалам: 11, л. 17; 12, л. 35; 10, л. 25].

В этом же году из учебных заведений Государственных трудовых резервов Беларуси на белорусские магистрали пришло работать более 1900 квалифицированных рабочих, из них по профессиям: помощников машинистов – 376 человек, слесарей паровозных – 356, слесарей вагонных – 373, токарей – 104, столяров – 141, электромонтеров сигнализации, централизации и блокировки – 26, слесарей инструментальщиков – 23 человека и более 500 других квалифицированных специалистов [подсчитано автором по материалам: 13, л. 120; л. 32].

Уже в 1946 г. в дорожно-технических школах было обучено около 4000 квалифицированных рабочих кадров [4, л. 2–3].

Всего за пятилетку в дорожно-технических школах Белорусской, Брест-Литовской и Западной железных дорог было подготовлено более 19000 квалифицированных рабочих кадров массовых профессий [25, л. 1; 4, л. 2–3; 5, л. 151, 184; 26, л. 18; 15, л. 587; 27, л. 72].

Подготовка новых рабочих кадров массовых профессий на предприятиях железнодорожного транспорта без отрыва от производства осуществлялась по курсовой, групповой и индивидуальным формам обучения. Сроки подготовки новых рабочих устанавливались до шести месяцев.

Белорусские железнодорожные магистрали в первые послевоенные годы регулярно перевыполняли план по подготовке кадров в среднем каждый год на 171,2 %. Всего за период с 1945–1950 гг. на Белорусской, Брест-Литовской и Западной железных дорог при плане подготовки более 67280 человек было обучено почти 110400 рабочих кадров массовых профессий [подсчитано автором по материалам: 25, л. 18; 2, л. 78, 86; 5, л. 138, 177; 4, л. 15; 9, л. 10; 11, л. 18; 12, л. 18; 10, л. 14; 17, л. 587; 16, л. 16; 14, л. 16; 15, л. 19].

На предприятиях железнодорожного транспорта большое количество подготовленных выпадает на 1945–1947 гг. Это было связано с большими масштабами восстановительных работ и соответственно в большой потребности квалифицированных кадров массовых профессий. С 1948 г. планы подготовки кадров массовых профессий уменьшается, но при этом процент их перевыполнения остается высокий. Уменьшение плана подготовки кадров к 1950 г. было связано с окончанием восстановительных работ на железнодорожных магистралях Беларуси.

Таким образом, за первые послевоенные годы в деле подготовки кадров массовых профессий была проделана большая работа.

Были восстановлены существовавшие до начала Великой Отечественной войны и созданы новые железнодорожные училища и школы фабрично-заводского обучения, дорожно-технические школы, технические кабинеты на предприятиях железнодорожного транспорта. Благодаря этому белорусские железные дороги могли готовить квалифицированных молодых рабочих для железнодорожного транспорта республики и непосредственно осуществлять подготовку кадров на предприятиях с отрывом и без отрыва от производства из числа принятого местного населения.

В железнодорожных училищах и школах фабрично-заводского обучения белорусских железных дорог с 1945 по 1950 гг. было подготовлено более 13800 квалифицированных кадров, из которых пришли работать на железнодорожный транспорт Беларуси более 8000 молодых рабочих [подсчитано автором по материалам НА РБ: 5, л. 150, 151, 176; 6, л. 6–9, 28; 7, л. 34, 37; 8, л. 41, 45; 18, л.31, 47; 19, л. 15; 14, л. 33; 16, л. 37; 12, л. 11; 10, л. 27; 20, л. 6; 24, л. 28].

В дорожно-технических школах готовили квалифицированных рабочих с отрывом от производства. Белорусская, Брест-Литовская и Западная железные дороги за пятилетку подготовили с отрывом от производства в дорожно-технических школах 17 % квалифицированных рабочих кадров массовых профессий [25, л. 18, 183; 21, л. 1; 4, л. 2–3, 15; 5, л. 138, 151, 177, 184; 26, л. 18; 17, л. 587; 27, л. 72; 2, л. 78, 86; 9, л. 10; 11, л. 18; 12, л. 18; 10, л. 14; 16, л. 16; 14, л. 16; 15, л. 19].

Если в 1945 г. из железнодорожных училищ, школ фабрично-заводского обучения и дорожно-технических школ приходило работать на предприятия белорусских железных дорог около 8 % рабочих кадров от общего количества принятых, то к концу пятилетки эта цифра увеличилась более чем в два раза [подсчитано автором по материалам: 25, л. 183; 21, л. 1; 19, л. 15; 18, л. 31; 17, л. 587].

Из-за нехватки рабочей силы более массово осуществлялась подготовка кадров массовых профессий на железных дорогах в процессе работы. Без отрыва от производства каждый год получали производственную квалификацию 83 % рабочих [25, л. 18, 183; 21, л. 1; 4, л. 2–3, 15; 5, л. 138, 151, 177, 184; 26, л. 18; 17, л. 587; 27, л. 72; 2, л. 78, 86; 9, л. 10; 11, л. 18; 12, л. 18; 10, л. 14; 16, л. 16; 14, л. 16; 15, л. 19].

Таким образом, к концу первой послевоенной пятилетки качественный и количественный состав рабочих кадров массовых профессий на белорусских железных дорогах улучшился. Общий контингент кадров массовых профессий на Белорусской железной дороге составлял 33511 рабочих при плане 32964 (101,6 %); на Брест-Литовской соответственно 26310; 25867 (101,7 %); на Западной магистрали – 51817; 51749 (100,1 %). По таким решающим службам, как паровозная, движения, вагонная, пути, связи, коммерческая, пассажирская, белорусские железные дороги были укомплектованы кадрами ведущих профессий более чем на 100 % [подсчитано автором по материалам: 20, л. 5, 14, 18, 19].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Мазурова, Я. С.** Государственные трудовые резервы Белоруссии в годы послевоенной пятилетки / Я. С. Мазурова. – Минск, 1976. – 207 с.

2 НА РБ. ф. 4. оп. 18. д. 62.

3 НА РБ. ф. 4. оп. 18. д. 175.

4 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 211.

5 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 213.

6 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 220.

7 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 891.

8 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 892.

9 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 893.

10 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 1448.

11 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 1449.

12 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 1450.

13 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 1453.

14 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 2170.

15 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 2171.

16 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 2172.

17 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 2175.

18 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 2861.

19 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 2862.

20 НА РБ. ф. 1031. оп. 1. д. 3379.

21 НА РБ. ф. 1041. оп. 1. д. 1996.

22 НА РБ. ф. 1117. оп. 1. д. 1338.

23 НА РБ. ф. 1117. оп. 1. д. 1358.

24 НА РБ. ф. 1117. оп. 1. д. 1367.

25 НА РБ. ф. 1117. оп. 1. д. 1389.

26 НА РБ. ф. 1117. оп. 1. д. 1424.

27 НА РБ. ф. 1203. оп. 3. д. 24.

N. RABTSAVA

Belarusian State University of Transport

TRAINING OF ENGINEERING AND TECHNICAL SPECIALISTS FOR THE RAILWAY TRANSPORT OF BELARUS IN 1950–1960

The ways and methods of training engineering and technical specialists for the railway transport of Belarus are presented. The sources of replenishment by specialists during the period of technical re-equipment and organizational improvement of transport are shown.

Получено 08.10.2021

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 14. Гомель, 2021**

УДК 629.4:658.5.004

Е. О. ФРОЛЕНКОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Т. И. ЖЕЛУДКОВИЧ

ГО «Белорусская железная дорога»

ОСОБЕННОСТИ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассматриваются особенности информационного обеспечения бизнес-процессов локомотивного хозяйства при реализации процессного подхода к управлению на Белорусской железной дороге.

Железнодорожный транспорт является одним из важнейших элементов транспортной системы Республики Беларусь. Сегодня Белорусская железная дорога – это лидер национальной системы перевозок. Являясь одним из важнейших транспортных комплексов страны, в настоящее время она успешно развивается и обеспечивает в Беларуси около 63 % грузооборота всех видов транспорта общего пользования и около 33 % пассажирооборота.

В условиях растущей конкуренции и цифровизации бизнеса и экономики нашей страны железнодорожный транспорт должен реагировать на изменения рынка и оказывать услуги с высоким качеством и максимальной экономической эффективностью. Этому способствует применение процессного подхода к управлению на Белорусской железной дороге.

Основная мысль процессного подхода заключается в том, что в рамках процессной модели бизнес предлагается рассматривать как совокупность составляющих его бизнес-процессов.