

*Р.В. Тимофеев***ЖЕНЩИНА В СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЕ БЕЛАРУСИ**

Женщина занимает активную позицию во всех областях жизни белорусского общества, но в ряде направлений ее влияние оказывается преобладающим. В первую очередь это относится к социальной сфере, без достижений в состоянии которой не возможно себе представить экономический рост в Беларуси, общее поступательное движение вперед, наращивание и рациональное использование имеющегося человеческого потенциала. В своей деятельности женщина отличается высокой степенью ответственности за порученное дело, дисциплиной и порядком, что позволяет с максимальной отдачей использовать выделяемые государством и предприятиями средства на совершенствование социальной сферы, способствует подготовке ценных инициатив по улучшению данного процесса.

Одними из основных направлений развития социальной сферы Беларуси, где роль женщины является определяющей, оказались организация отдыха, медицинское и торговое обслуживание. Ввиду обширности и многообразия социальной сферы в целом нами была взята для изучения только её часть, касающаяся послевоенного функционирования белорусских транспортных предприятий, занимавших важное место в процессе восстановления и развития Беларуси. С помощью использования социальной сферы, опирающейся в первую очередь на женский труд, осуществлялась компенсация работникам тяжёлых условий работы и уменьшалась текучесть кадров, что является и сегодня актуальной проблемой.

В целом на предприятиях транспорта преобладал и преобладает мужской труд, но ведомственная социальная сфера держалась и держится почти исключительно на женщинах, доказывая их равенство при получении конечного производственного результата. Разбирая предложенную для изучения ведомственную социальную сферу, необходимо отметить, что в послевоенный период здесь первенствовал железнодорожный транспорт. В целях повышения объёмов перевозок и повышение их качества было важным обеспечить работников медицинским и торговым обслуживанием, предоставить возможности для оздоровления и проведения культурного досуга. В этом направлении активно работали профсоюзные организации, проявляли заботу партийные комитеты, примером были передовые предприятия.

Без организации оздоровления и повседневного отдыха, в котором ежедневно женщины проявляли свою активность, не могло быть и речи о бережном использовании дефицитных трудовых ресурсов. С другой стороны органы управления стремились применять в целях воспроизводства рабочей силы средства самих предприятий, но которые необходимо было заработать, что стимулировало транспортников к выполнению производственных заданий. Как раз женская рачительность позволяла максимально эффективно использовать выделявшиеся средства. В итоге наличие дополнительной возможности получить социальные блага стало одним из факторов прикрепления рабочей силы к предприятиям, что было особенно важно в отношении высококвалифицированных специалистов.

Предоставление гарантий по социальной сфере на предприятиях было дополнительным стимулом к труду и повышало дисциплину кадров. Развивать социальную базу лучше всего удавалось белорусским железнодорожникам, получавшим на эти цели централизованные капитальные вложения от государства и имевшей больше собственных средств, чем другие. У других видов транспорта господдержки было меньше, осуществление ими перевозок не давало им высокого уровня прибыли или прибыли не было вообще, как у электротранспорта. Поэтому актуальными являлись инициативы отдельных предприятий, их женских представителей в профсоюзах по организации отдыха, предлагавших использовать для этого важного дела аренду необходимой базы.

Дополнительные возможности реализовать свои желания в области социальной сферы в послевоенный период предприятиям давали хозрасчётные отношения и фонды стимулирования, но в ряде случаев на осуществлении социальных программ, например, в конце перестройки, начинали экономить, что сразу же отражалось на текучести кадров. В тоже время большое отличие женщин от мужчин состояло в том, что они до последней возможности держались за свое рабочее место, соглашались на невысокий уровень оплаты труда, чем сохраняли социальную сферу своих предприятий.

Женщина преобладала в ведомственных медицинских заведениях. Придерживаясь предложенной линии в изучении именно ведомственной социальной сферы, необходимо отметить, что наибольшее количество медицинских, в том числе крупных объектов принадлежало железнодорожникам, их число и оснащение росло с осени 1943 г. до 1987 г., затем из-за финансовых трудностей сократилось. По качеству и размеру сети на втором месте был речной транспорт, но его объекты в 1957 г. попали под сокращение из-за экономии и не были восстановлены, что ухудшило медицинское обслуживание. На других видах транспорта в основе сети были здравпункты, на автотранспорте их часть попала под сокращение в 1960-е гг. и была восстановлена в 1971 – 1972 гг., вновь уменьшившись в 1990 г. из-за экономии [1].

Медобслуживание транспортников было направлено не только на обеспечение их здоровья, в том числе и женского, но и на достижение безопасности перевозок. Благодаря линейному принципу медпомощь оказывалась транспортникам во время их рейсов. Важным направлением работы с 1944 г. была профилактика инфекционных заболеваний, с 1950-х гг. – профессиональных, где нельзя было обойтись без кропотливого женского труда. С середины 1960-х гг. регулярно проводились медосмотры, больше внимания уделялось тем, кто был связан с эксплуатацией подвижного состава, с 1970-х гг. расширялись санчасти. На железной дороге к 1991 г. имелось 15 больниц. Проблемой было колебание размеров медицинской сети у автотранспортников и речников в конце 1950-х – начале 1970-х гг. из-за нехватки ресурсов, расширению сети способствовало усиление внимания к безопасности движения [1].

Общепризнанным является факт преобладания женского труда в торговле. Продолжая исследование, отмечаем, что развитой торговой сетью в послевоенный период обладали также железнодорожники, для них работали отделы рабочего снабжения с подсобными хозяйствами, для обслуживания линейных станций использовались специальные поезда. Плавающие лавки обеспечивали суда речников, действовали круглосуточные магазины в портах. На других видах транспорта основное внимание уделяли развитию сети общепита, где в центре внимания оказалась женщина. Собственные торговые предприятия транспортников с их женскими коллективами, опиравшиеся на подсобные хозяйства, повышали уровень потребления в условиях дефицита многих товаров. Проблемой было снабжение на отдалённых объектах, для выхода из ситуации применяли рейсы специальных поездов и предварительные заказы. В общепите транспортников главными тенденциями было повышение качества приготовления и расширение ассортимента блюд, введение самообслуживания, организация коллективного питания [2].

Организация массового отдыха, где женщины всесторонне проявляли свою активность, включало оздоровление, культурный досуг и спорт. Оздоровление проходило через выделение путёвок в санатории и дома отдыха, в 1950-е гг. оно выросло по линии социального страхования. Объём оздоровления повысился в связи с созданием во 2-й пол. 1960-х гг. санаториев–профилакториев и баз отдыха, более интенсивно на железной дороге [3]. В 1980-е гг. их получили все транспортники. На оздоровление использовались как средства соцстраха, так и собственные. До середины 1960-х гг. транспортники находили выход в обеспечении оздоровления чаще через покупку путёвок, а затем в строительстве собственных баз отдыха и организации самостоятельного туризма. Проявлялась производственная специфика, у речников работали плавающие дома отдыха, у железнодорожников были вагон-клубы [4]. Досуг повседневно организовывали с помощью красных уголков, клубов и домов культуры, где работала художественная самодеятельность. Как доступную форму активного отдыха использовали спорт и туризм, где также не обходилось без женского участия, особенно в конкурсах [5].

В целом ведомственная социальная сфера, опираясь на активность женщин, являлась и является рычагом укрепления дисциплинированности работников, повышения производительности труда, приближала обслуживание к рабочим местам, закрепляла кадры. Как было отмечено в предложенном исследовании, создание и развитие ведомственной социальной базы, несмотря на сложности в современной экономической ситуации, необходимо для успешного решения кадрового вопроса. Внимание к социальным вопросам будет соответствовать главной идее современного белорусского государства – всемерному удовлетворению потребностей человека.

ЛИТЕРАТУРА

1. Тимофеев, Р.В. Развитие ведомственного медицинского обеспечения БССР в 1943 – 1991 гг. (на примере транспортных предприятий)/Р.В. Тимофеев//Вестник А. Полоцкого государственного университета. Гуманитарные науки. – 2010. – № 7. – С. 78-86.
2. Тимофеев, Р.В. Организация торгового обеспечения и общественного питания работников транспорта Белорусской ССР в 1943 – 1991 гг./Р.В. Тимофеев//Учёные записки УО «ВГУ им. П.М. Машерова». – Витебск, 2011. – Т. 11. – С. 49-63.
3. Тимофеев, Р.В. Организация отдыха на транспортных предприятиях Белорусской ССР в 1943 – 1991 гг./Р.В. Тимофеев//Вестник Магілёўскага дзяржаўнага ўніверсітэта. Серія А. Гуманітарныя навукі. – 2011. – № 1. – С. 4-9.
4. Тимофеев, Р.В. Культурный досуг работников транспортных предприятий БССР в 1943 – 1991 гг./Р.В. Тимофеев //Вестник Брестского государственного университета. Серия 2. Гісторыя. Эканоміка. Права. – 2010. – № 2. – С. 42-48.
5. Тимофеев, Р.В. Использование туризма как формы активного отдыха работниками транспорта Белорусской ССР в 1950 – 1991 гг./Р.В. Тимофеев//Искусство и культура. – 2012. – № 3. – С. 86-92.