

УДК 625.1/5 «70-80»

## ПРОФЕССИОНАЛЬНО-КВАЛИФИКАЦИОННОЕ ПРОДВИЖЕНИЕ РАБОЧИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА БЕЛАРУСИ (1970 - 1990 гг.)

**И.В. МАНДРИК**

*Рассматриваются подходы, которые обеспечивали рост профессионального мастерства рабочих основных профессий на Белорусской железной дороге, анализируется их участие в рационализаторской и изобретательской работе в 70 - 80-е годы XX ст.*

У руководства Белорусской железной дороги (БЖД) в 70 - 80-е годы XX ст. было стремление иметь в отрасли стройную систему профессионально-квалификационного продвижения рабочих. Повышение квалификации железнодорожников массовых профессий строилось на разработанной в начале 70-х годов концепции, в которой излагались требования последовательного совершенствования профессиональных знаний, умений и навыков, роста мастерства по имеющейся у работника профессии в течение всей их трудовой деятельности. При этом ставилась цель - обеспечить органическую взаимосвязанность теоретических знаний и практических умений и навыков, призванных помочь рабочему овладеть профессией от начального до высокого уровня квалификации. Повышение квалификации железнодорожников на Белорусской железной дороге, как и собственно подготовка, велось по 50 основным и по 33 смежным профессиям. Обучение, в основном, осуществлялось с отрывом от производства.

Для освоения новой техники и технологий на БЖД открывались целевые курсы, велось обучение вторым профессиям, была организована работа школ по изучению передовых методов труда. По всем формам повышения квалификации разрабатывались учебные программы и планы. Они согласовывались с планами профессионально-квалификационного продвижения рабочих. Существенным позитивным фактором повышения общеобразовательного уровня профессиональной квалификации работников дороги являлось то, что эти виды деятельности постоянно включались в социалистические обязательства коллективов предприятий, отделений Белорусской железной дороги, постоянно контролировались и особо учитывались при определении победителей в соревновании.

Задачу повышения квалификации кадров массовых профессий на дороге выполняли около 5 тысяч инструкторов производственного и 2292 преподавателя теоретического обучения. Повсеместно создавались технические кабинеты. В 1976 г. было оборудовано 132 технических кабинета. К 1987 г. роль технических кабинетов несколько снизилась, уменьшилось и их количество.

Повышение квалификации по профессиональной принадлежности имело свою периодичность. Для мастеров и бригадиров, например, один раз в пять лет в масштабе дороги организовывались курсы с отрывом от производства. На них изучались способы внедрения новых технологий, рассматривались формы и методы работы с людьми, способы организации социалистического соревнования, пути формирования трудовых коллективов. Чаще всего обучение велось в подразделениях, где научные разработки и практическая деятельность находились во взаимосвязи, где была налажена высокоэффективная организация производства, в коллективах предприятий со статусом победителей Всесоюзного соревнования. Так, школа мастеров по ремонту тепловозов Витебского отделения долгое время находилась на пункте технического осмотра тепловозов мастера Князева в локомотивном депо Витебск.

В повышении квалификации железнодорожников важнейшая роль принадлежала школам передовых методов труда. В их функционировании наблюдалась дифференциация по профессиям и следующим направлениям:

- скоростное продвижение сборных поездов на участке;
- скоростное формирование и расформирование поездов;
- уплотнение погрузки грузов в вагоны;
- опыт отличного содержания пути;
- вождение тяжеловесных составов;
- экономия топлива на локомотивах;
- скоростной и качественный ремонт вагонов в поездах;
- качество обслуживания пассажиров на вокзалах и другие.

Школы передового опыта различались масштабом: дорожные, отделенческие, узловые, на предприятиях. Например, в Кричевской дистанции пути путейцы БЖД обменивались опытом создания безопасных условий в путевом хозяйстве. Дорожный учебный центр по повышению квалификации осмотрщиков и ремонтников вагонов был организован в Полоцком вагонном депо. Школа передового опыта для осмотрщиков вагонов и слесарей по ремонту буксового узла и автосцепного устройства работала в вагонном депо «Могилев».

Мастерству формирования и вождения тяжеловесных поездов на Минском железнодорожном узле учились у машинистов Н.В. Федоровича, Ф.И. Соболевского, П.П. Русакова, Н.П. Крупенькина, Г.В. Крука, В.А. Шатило. Машинисты локомотивного депо «Жлобин» учились навыкам вождения тяжеловесных поездов и экономного расходования топлива в 27 школах, которыми руководили их опытные коллеги - А.А. Михайловский и Г.Г. Марушкевич.

Практика показывала, что производительность труда передовиков была в полтора раза выше средней по отрасли. По подсчетам экономистов, производительность труда за счет внедрения передового опыта можно было повысить на 30 - 50 %. Передовые методы труда стремились сделать широким достоянием: проводились конкурсы на лучшего по профессии, технические выставки, была организована работа дорожных школ. В частности, в 1987 г. на БЖД работало 10 дорожных школ, было проведено 9 технических выставок, в конкурсе на лучшего по профессии участвовало более 45 тыс. рабочих.

По подсчетам автора, в течение одной пятилетки свою квалификацию через все принятые формы повысили до 45 тысяч железнодорожников. Так, например, в 1971 году это сделали 13322 железнодорожника, в 1976 - 15597 работающих на БЖД.

Опыт работы Белорусской железной дороги часто становился объектом пристального внимания со стороны Министерства путей сообщения СССР. В марте 1973 года в Могилеве состоялась сетевая школа по изучению и внедрению устойчиво работающих устройств контроля свободности путей на станциях и перегонах, на испытательном полигоне станции «Минск-Товарный» - по изучению передового опыта организации вагонопотоков, в 1984 г. на Гомельском отделении - по изучению передового опыта постановки экономического образования и воспитания кадров и о влиянии этих факторов на конечные результаты работы предприятий, на Брестском отделении - по ускорению оборота вагонов, строительству и благоустройству жилья, организации отдыха, оздоровительной и воспитательной работы.

Повышение эффективности экономики страны и республики в значительной степени определялось четкостью работы транспорта. В системе МПС работа БЖД отличалась слаженностью всех звеньев транспортного конвейера. Устойчивое выполнение плана перевозок, повышение уровня эксплуатационной работы и содержания технических средств - все это было присуще Брестскому отделению. В эти годы через Брест осуществлялось до 75 % экспортно-импортных перевозок между СССР и ГДР и более 1/3 - между СССР и ПНР. Коллектив отделения неоднократно выполнял особые задания правительства.

Как видно из вышесказанного, рост культурно-технического уровня работников массовых профессий в изучаемый период обуславливался экономической, технической, социально-политической и идеологической потребностью. Повышение общеобразовательного уровня, квалификации изменяло качественную структуру рабочих кадров, стимулировало научно-технический прогресс.

Непрерывное развитие и обогащение образовательного, культурного и профессионального опыта работников железнодорожного транспорта наблюдалось через их участие в рационализаторской и изобретательской работе.

Техническое творчество железнодорожников БЖД характеризовалось широким размахом с высокой результативностью. В 1971 году здесь действовало 38 экспериментальных бригад и 395 творческих групп рационализаторов. Около 5 тысяч человек, из них 70 % рабочих, постоянно занимались совершенствованием производственных процессов, состояли во Всесоюзной организации изобретателей и рационализаторов (ВОИР). Были укреплены действующие экспериментальные бригады. Сразу же сказались результаты: в 1971 году 4926 железнодорожников подали 62236 рацпредложений. Экономия от внедренных предложений составила 29 %. За период с 1976 по 1980 гг. экономический эффект от внедренных на БЖД рацпредложений и изобретений (более 43 тыс.) составил 22 млн. рублей.

Решение социально-экономических задач на магистрали связывалось с внедрением новой техники и ее совершенствованием. Огромную работу по внедрению научно-технического прогресса осуществляли сами работники. Не было на БЖД в это время предприятий, где бы не проявлялась творческая инициатива рабочих, инженеров и техников. В 1986 году на дороге было 104 общественно-конструкторских бюро, 478 комплексных творческих бригад рационализаторов. С каждым годом все большее число железнодорожников вливалось в члены ВОИР. В конце 80-х годов их насчитывалось около 8 тыс., или около 12 % от числа работающих. Весомым был вклад изобретателей и рационализаторов в общие достижения коллектива дороги и республики: за десять лет (1981 - 1991 гг.) суммарный экономический эффект от их внедрений составил 5 млрд. 50 млн. рублей. В числе лучших по развитию рационализаторства были такие отделения БЖД, как Могилевское и Гомельское, локомотивные депо - «Орша», «Витебск», «Гомель», «Минск», «Барановичи», вагонные депо - «Минск», «Витебск», «Жлобин», «Минская дистанция».

Ежегодно большой группе железнодорожников присваивалось звание «Заслуженный рационализатор Белорусской железной дороги», а также вручались ценные подарки. За эти годы 18 новаторам дороги присвоено звание «Заслуженный рационализатор Белорусской ССР». В их числе - слесарь локомотивного депо «Орша» А.А. Барташевич, мастер локомотивного депо «Барановичи» И.А. Гордейчик, фре-

зеровщик локомотивного депо Витебск Н.П. Каменский, слесарь локомотивного депо «Лида» Н.А. Ордо, слесарь локомотивного депо «Витебск» К.М. Чистобаев и другие.

Вместе с тем следует отметить, что в рассматриваемый период на БЖД имели место проблемы со сроками внедрения рационализаторских предложений, выплаты авторского вознаграждения. Наблюдались противоречия между отсталыми условиями труда и требованиями работников по созданию более комфортных условий работы, сохранению здоровья и развитию творческого потенциала. В коллективах, где преобладал ручной неквалифицированный труд, происходило торможение роста производительности труда, закрепление рабочих с низким общеобразовательным уровнем.

Время требовало перемен, обусловленных общей динамикой научно-технического и социального прогресса, а это, в свою очередь, объективно предполагало дальнейшее возрастание роли человеческого фактора и значения личностных качеств работников в трудовой деятельности. Опыт, накопленный коллективом Белорусской железной дороги в 70 - 80-е годы XX ст. по профессионально-квалификационному продвижению рабочих кадров и их творческой самореализации в новых исторических условиях был эффективно использован во благо дальнейшего совершенствования производственных и социальных отношений.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Архив Белорусской железной дороги (АБЖД). Ф. 1041. оп. 5, д. 1757, л. 33; д. 3308, л. 46; д. 1757, л. 12; д. 2553, л. 28
2. Государственный архив общественных организаций Могилевской области (ГАОМО). Ф. 27. оп. 44, д. 2, л. 34.
3. Витебское отделение Белорусской железной дороги. Этапы развития. Исторический очерк 1866 - 2001. - Витебск, 2000. - С. 508.
4. ГАОМО. Ф. 13, оп. 1, д. 62, л. 10.
5. Государственный архив Минской области (ГАМО). Ф. 522. оп. 1, д. 335, л. 14.
6. Государственный архив общественных организаций Гомельской области (ГАООГО). Ф. 349. оп. 38, д. 1, л. 49.
7. Настойчиво внедрять опыт знаменосцев // Правда Украины. - 1981. - 17 февр.
8. АБЖД, ф. 1041, оп. 5, д. 2553, л. 11, 55; д. 3308, л. 7; д. 889, л. 45; д. 1757, л. 33; д. 2553, л. 46; д. 3308, л. 72; д. 1148, л. 36.
9. Государственный архив Брестской области (ГАБО). Ф. 1. оп. 46, д. 6, л. 144; ГАООГО. Ф. 1820. оп. 1, д. 71, л. 35; // Железнодорожник Белоруссии. - 1985. - 10 окт.
10. ГАБО. Ф. 1. оп. 46, д. 6, л. 146.
11. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). Ф. 1143, оп. 1, д. 499, л. 137.
12. АБЖД. Ф. 1041. оп. 5, д. 849, л. 1.
13. НАРБ. Ф. 4. оп. 18, д. 346, л. 11-13.
14. АБЖД. Ф. 1041. оп. 5, д. 2553, л. 19.
15. ГАМО. Ф. 11121. оп. 1, д. 1224, л. 118.
16. Белоцкий П.В., Берлин Н.П., Бычек И.С. и др. Этапы большого пути: 125 лет Белорусской железной дороге. - Мн., 1996. - С. 23.
17. Ковша Н.Л. Железнодорожники Витебщины в послевоенный период. - Витебск, 1995. - С. 17; АБЖД. Ф. 1041. оп. 5, д. 842, л. 71 - 76; д. 852, л. 2; // Віцебскі рабочы. - 1984. - 2 лют.