

Такое отторжение, «няпрыхільнасць», действительно имеет место. Но оно всегда сопровождалось селективным заимствованием жизненного опыта соседей. Как следствие, напомним еще раз Гегеля, «чужое» постепенно трансформировалось в «свое». Такая «социальная мимикрия» очень востребована в наши дни.

В современную эпоху маргинальный минус белорусского народа оборачивается большим общецивилизационным плюсом. Ранее перечисленные ментальные качества позволяют белорусам органически вписаться в стремительно глобализирующийся мир. Как отмечает Ю.В.Чернявская, страны адаптивного типа (Китай, Япония и др.), умеющие ассимилировать новейшие достижения современной цивилизации без перестройки ментального кода своей культуры «оказались в гораздо более выигрышном положении, нежели замкнутые, ограничивающие себя узконациональными рамками традиционные этносы» [5].

К сожалению, феномен «положительной маргинальности» до сих пор не расценен должным образом – не как повод для бессмысленных причитаний, а как перспектива развития» [5]. Полагаем, что без признания решающей роли пограничного фактора культурное развитие Беларуси, в том числе, и формирование национального самосознания ее народа, успешным сегодня быть не может.

Заключение. Промежуточное положение Беларуси между Востоком и Западом таит в себе не только огромный геополитический, но и социокультурный потенциал. Его реализация возможна лишь в рамках поликультурной парадигмы. Белорусская культура может быть полной и целостной лишь в том случае, если окажется способной выразить противоречивый пограничный дух народа как реально существующей социально-исторической общности.

Список литературы

1. Гегель, Г.В.Ф. Наука логики / Г.В.Ф.Гегель // Энциклопедия философских наук. Т.1. – М.: Мысль. 1974. – 452 с.
2. Николаев, В.Г. Человек маргинальный / В.Г.Николаев // Вопросы социальной теории, 2010. – Т.IV.–С.354–372.
3. Чыквін, Ян. Эссе / Ян Чыквін // Тэрмапілы. Літаратурна-мастацкі і беларусазнаўчы часопіс. Беласток, 2006. – № 10. – С.181–183.
4. Абдзіраловіч, І. Адвечным шляхам [Электронный ресурс]. – Режим доступа http://knihi.com/Ihnat_Kanceuski/Adviesnym_slacham.html. - дата доступа: 03.01.2017.
5. Чернявская, Ю.В. Пять парадоксов национального самосознания белорусов/ Ю.В.Чернявская [Электронный ресурс] // Журнал Индекс. 2001. № 15. – Режим доступа: <http://index.org.ru/journal/15/15-chem.html>. - Дата доступа: 24.12.2016.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОПОЛНЕНИЯ КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ТРАНСПОРТА БССР (1944–1991 гг.)

*Р.В. Тимофеев
Витебск, ВГУ имени П.М. Машерова*

Ведомства и органы власти БССР были постоянно заинтересованы в выполнении и переподготовке производственных заданий, удовлетворении потребностей экономики и населения в транспортных услугах, для чего использовалась экономическая стимуляция труда, реформы и эксперименты, разрабатывались и внедрялись передовые приёмы, интенсивно шла подготовка и переподготовка кадров, на которой мы и остановимся.

Цель работы – показать изменение кадрового потенциала белорусских транспортных предприятий в 1944–1991 гг.

Материал и методы. В предложенной статье использовались данные из фондов Национального архива Республики Беларусь, государственных областных архивов, периодической печати, в том числе ведомственной. В отмеченном исследовании применялся системный подход, который позволил рассмотреть проблему в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие окружавших его связей.

Результаты и их обсуждение. В рамках проводившихся на транспорте реформ и экспериментов возросли требования к уровню образования как самих работников, так и их руководителей. Без постоянного повышения квалификации обслуживающего персонала было также невозможным успешное и быстрое внедрение, совершенствование распространявшихся на транспортных предприятиях передовых приёмов труда.

Обеспечение предприятий кадрами было условием их функционирования, поэтому работа здесь шла постоянно. Применяли Указ Президиума Верховного Совета СССР от 2 октября 1940 г. о трудовых резервах и решение Совета Народных Комиссаров СССР о школах рабочей молодёжи от 30 апреля 1944 г. [1, л. 159]. Органы власти стремились восстановить учебные заведения как можно быстрее, поддерживали обучение на производстве [2, л. 10]. К этому под-

толкнуло решение правительства СССР от 30 сентября 1946 г., отметившее нехватку квалифицированных рабочих. В свою очередь на Пленуме ЦК КП(б)Б в феврале 1947 г. обязали расширить сеть училищ и школ фабрично-заводского обучения. В целом внимание к кадрам оказалось важным фактором роста перевозок.

Так как быстро подготовить необходимых железнодорожных специалистов было сложно, то отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б с октября 1943 г. занимался их возвращением в БССР [3, л. 46]. Приходили на работу выпускники Академии железнодорожного транспорта из Москвы. В БССР возрождали ссузы. Так, с декабря 1943 г. действовал Гомельский железнодорожный техникум с электротехническим и эксплуатационным факультетами [4, л. 62]. В сентябре 1944 г. приступили к занятиям в Оршанском железнодорожном техникуме будущие техники по движению, Гродненский механический обучал техников–механиков, Брестский готовил техников–путейцев [5, л. 4]. Большинство кадров выходило из железнодорожных училищ. В 1944 г. уже организовали 6 таких заведений. Например, Минское обучало помощников машинистов. Но проблемой выпускников было то, что полученные ими знания не всегда соответствовали практике.

Требования к кадрам постоянно повышались, так как автопарк пополнился сложными автомобилями и уровень квалификации персонала напрямую влиял на эффективность их работы. Была сложной ситуация с высшим образованием. Лишь в 1946 г. появились автоэксплуатационные факультеты в вузах РСФСР. Проще было со средним специальным. Уже в 1944 г. в БССР восстановили профильные ссузы: Гомельский автотранспортный и Минский индустриальный техникум с автомобильным отделом. В Бобруйском с 1945 г. готовили техников–механиков со сроком обучения 3 года.

Квалифицированные работники были необходимы всем. Так, речники БССР получали высшее образование в Ленинградском институте инженеров водного транспорта, который в 1946 г. вёл приём на 5 факультетов. Руководителей готовила Академия речного транспорта. Важным было наличие собственных ссузов, в конце 1943 г. стал работать речной техникум в Гомеле со штурманским и судомеханическим отделениями.

Подготовка кадров была необходимым фактором организации перевозочного процесса. Изменение перечня специальностей в учебных заведениях транспортного профиля было связано с постоянным техническим переоснащением предприятий и направлено на удовлетворение потребностей в соответствующих работах. Собственное высшее транспортное образование в БССР появилось в 1950–е гг. и касалось железнодорожного и автотранспортного направлений, в 1970–е гг. появилось ещё и авиационное, но только по выпуску инженеров, в 1980–е гг. – для речников, но заочное. С 1944 г. было доступно среднее специальное образование для будущих железнодорожников, автотранспортников и речников.

Выполняя решения органов власти по подготовке кадров, в вузах и ссузах в конце 1950–х гг. увеличили внимание к обучению практическим навыкам работы. В 1963 г. расширилась практика отправки на учёбу в вузы и ссузы по направлениям предприятий. Самыми востребованными были рабочие, готовившиеся в училищах, что являлось ступенькой для их дальнейшего кадрового роста, в первую очередь через заочное обучение в ссузах и вузах. Наиболее быстрым способом подготовки кадров были курсы, актуальным оставалось ученичество и профориентация.

Для совершенствования подготовки железнодорожников с конца 1943 г. использовалась система дорожных и дорожно-технических школ, школ паровозных машинистов. Максимально приближенной к производству проводилась техучёба. Повышение квалификации позволило железнодорожникам подготовиться к переходу в 1960–е гг. на новые виды тяги. Появление новых средств транспорта, например, троллейбуса в 1952 г. и метро в 1984 г. также повлекло за собой переподготовку кадров.

Проблемой являлось то, что занимаемое рабочее место специалиста не всегда соответствовало полученной им квалификации, чаще на железной дороге и автотранспорте. Не всегда предоставлялись первые рабочие места, например, в 1960–е гг. на трубопроводах. Доля лиц с высшим и средним специальным образованием была наиболее низкой на предприятиях автотранспорта и речного флота, наиболее высокой – в авиации.

Наличие специального образования давало возможность работать с более высокой отдачей, но качество подготовки, особенно водителей для автотранспорта, было невысоким. Нехватка водителей заставляла предприятия принимать на работу выпускников ДОСААФа и проводить повышение их квалификации в хозяйствах. В целях решения проблемы ведомства открывали собственные учебные пункты и комбинаты, что являлось наиболее характерным для

автотранспорта, электротранспорта и речного флота. Тем не менее, специалистов было недостаточно, в первую очередь рабочих профессий, была высокой их текучесть.

Заключение. Учебные заведения транспортного профиля стремились учитывать пожелания производства, откликались на появление новых видов техники и оборудования, учитывали необходимость повышения доли специалистов с высшим и средним специальным образованием. Однако, решение кадровой проблемы на транспорте было глубже, чем казалось на первый взгляд, так как мало было подготовить работника, необходимо было ещё и закрепить его на предприятии. В противном случае усилия учебных заведений направлялись только на возмещение убывавших специалистов, которых могли не устраивать производственные условия, оплата труда, возможности социальной базы.

Список литературы

1. Государственный архив Гродненской области. – Ф. 1171. Оп. 1. Д. 7.
2. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 873. Оп. 2. Д. 1Б.
3. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 18. Д. 35.
4. Государственный архив Могилевской области. – Ф. 444. Оп. 1. Д. 72.
5. Государственный архив Витебской области. – Ф. 1п. Оп. 1. Д. 425.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ ХОЗРАСЧЕТНЫХ ОТНОШЕНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ БССР В 1944–1950-е гг.

*Р.В. Тимофеев
Витебск, ВГУ имени П.М. Машерова*

Использование хозрасчётных отношений на транспорте БССР создавало у его работников стимулы к высокопроизводительному труду, рациональному использованию имевшихся машин, оборудования и материалов, но в полной мере они распространены не были, так как экономика республики была централизованной, а предприятия зависели от ведомств.

Цель работы – отразить генезис применения хозрасчётных отношений на транспорте БССР за послевоенный период.

Материал и методы. В данной статье широко применялась информация, найденная в фондах архивов, в специализированной монографической литературе и в ведомственной периодической печати. В качестве методологического основания предложенной работы использована совокупность принципов и методов научного познания в целом и исследования проблем развития транспорта в частности. В методологических принципах главное место занимают историзм, объективность и аксиологический подход.

Результаты и их обсуждение. В первые послевоенные годы государство дотировало железные дороги, так как их средства производства были разрушены, но, в 1948 г. после восстановления части экономики Совет Министров СССР решил ликвидировать систему дотаций, препятствовавшую хозрасчёту. Одним из мероприятий стало повышение с 1 января 1949 г. в среднем на 68% тарифов на грузоперевозки. Благодаря новым тарифам и улучшению эксплуатационной работы железные дороги БССР достигли рентабельности, что позволило в основном, а в 1950 г. им полностью отказаться от ранее действовавших дотаций.

Экономическое стимулирование труда расширялась постепенно. Так, нарком путей сообщения И.В. Ковалёв в 1945 г. отмечал, что хозрасчёт ещё не стал основным методом хозяйствования на железных дорогах. Но за 1946 г. на хозрасчёте смогли перевести свои локомотивы многие белорусские машинисты. В 1948 г. на хозрасчёте работало уже 85% паровозов в БССР, что помогло получить 29 млн. руб. сверхнормативных накоплений [1, л. 6]. Хозрасчёт способствовал улучшению основных эксплуатационных и экономических показателей работы. В то же время там, где внимание к хозрасчёту уменьшалось, проявлялась убыточность. То есть работа в данном направлении должна была вестись постоянно.

В 1950-е гг хозрасчёт. продолжал распространяться. Так, Барановичское отделение с его помощью получило экономию 1,5 млн. руб. За 1953 – 1955 гг. внедрили новые положения о хозрасчёте линейных подразделений железных дорог. Стимулирование предприятий в целом проявлялось и в том, что с 1953 г. паровозные депо финансировались по объёму перевезённых ими грузов. Но мешало то, что Министерство путей сообщения в 1955 г. основным измерителем работы приняло «тонно–километр брутто», в то время как эффективность труда зависела от производительности локомотива. У машинистов не было заинтересованности в увеличении пробега локомотива с нагрузкой, то есть здесь их работу не стимулировали.