

УДК 94(476)«1944/1991»:656:005.963

Подготовка кадров для транспорта Белорусской ССР в 1944–1991 гг.

Тимофеев Р.В.

Учреждение образования «Витебский государственный университет
имени П.М. Машерова», Витебск

В статье отражена подготовка специалистов для автомобильного, речного, воздушного, трубопроводного транспорта и электротранспорта в Белорусской ССР за период 1944–1991 гг. Выделены те вузы, техникумы и училища, чья деятельность была связана с подготовкой кадров для транспорта, указаны специальности, по которым шло обучение, определены количественные достижения в работе учебных заведений. Особо отмечены трудности в подготовке специалистов различного профиля и их закреплении на рабочих местах. Значительное внимание уделено показу деятельности специализированных школ, учебных комбинатов, курсовой системы и индивидуального обучению.

Цель статьи – определить главные тенденции и итоги работы учебных заведений различного уровня по подготовке специалистов для транспортных предприятий БССР за 1944–1991 гг.

***Материал и методы.** Основу для написания исследования составили материалы фондов отдела транспорта и связи ЦК КПБ, Совета Министров БССР, министерства автотранспорта, управлений гражданской авиации, речного флота республики из Национального архива Республики Беларусь, фондов облисполкомов и отдельных ведомств из белорусских государственных областных архивов, сборники постановлений органов власти и сведения из периодической печати. При этом использовались историко-типологический, историко-генетический и историко-системный методы познания.*

***Результаты и их обсуждение.** Обеспечение предприятий транспорта кадрами было необходимым условием их успешного функционирования, и поэтому работа в данном направлении шла в изучаемый период постоянно. Органы власти стремились открыть после освобождения республики учебные заведения как можно быстрее. Поддерживалось обучение на рабочем месте. Внимание к кадрам оказалось важным условием восстановления и роста перевозок на транспорте. Требования к уровню подготовки специалистов все время росли, так как транспорт пополнился сложной техникой.*

***Заключение.** Основными тенденциями развития образования для нужд белорусского транспорта в изучаемый период были увеличение перечня как самих учебных заведений, так и специальностей в них, постоянный рост выпуска и повышение квалификации обучающихся.*

***Ключевые слова:** подготовка, транспорт, вуз, техникум, училище.*

(Ученые записки. – 2017. – Том 24. – С. 61–67)

Training Transport Staff of the Belorussian SSR in 1944–1991

Timofeyev R.V.

Educational Establishment «Vitebsk State P.M. Masherov University», Vitebsk

Training specialists for automobile, river, air, pipeline transport and electrotransport in the Belorussian SSR in 1944–1991 is described in the article. Institutes, technical and vocational schools, which trained staff for transport, are singled out, qualifications are listed, and quantitative achievements in the work of educational establishments are identified. Difficulties in training different types of specialists and their job placement are specially identified. Special attention is paid to the reflection of the activity of specialized schools, training workshops, year training system as well as individual training.

The purpose of the article is to identify main tendencies and results of different educational establishment work on training specialists for transport companies of the BSSR in 1944–1991.

***Material and methods.** The research is based on material funds from Transport and Communication Department of the CPB Central Committee, BSSR Council of Ministers, Automobile Transport Ministry, Departments of Civil Aviation and*

Адрес для корреспонденции: e-mail: khistbel@vsu.by – Р.В. Тимофеев

River Transport of Belarus from the National Archive of the Republic of Belarus, Region Administration Funds and some institution funds from Region Archives, collections of Authority Decrees as well as information from periodicals. The historical and typological, the historical and genetic as well as the historical and system methods were used.

Findings and their discussion. Provision of transport companies with staff was a necessary condition for their successful work and therefore was constant during the studied period. Authorities tried to open educational establishments as soon as possible after the liberation of the Republic. Training at job places was supported. Attention to staff was an important condition for the revival and growth of transportation. Requirements to training specialists increased constantly with the advent of complicated technologies.

Conclusion. Basic tendencies of the education for the needs of Belarusian transport in the studied period were growth of the list of both educational establishments and jobs, increase of the number and the qualification of students.

Key words: training, transport, university, technical school, vocational school.

(Scientific notes. – 2017. – Vol. 24. – P. 61–67)

Актуальность изучения подготовки кадров для транспорта БССР состоит в том, что оно позволяет определить наиболее удачные виды обучения и показать пути преодоления сложностей в этом процессе. Одним из аспектов послевоенной истории белорусского транспорта была деятельность профильных учебных заведений, а также развитие различных форм подготовки его работников. Вопросы кадрового обеспечения могут быть отдельным предметом для научного исследования, так как напрямую влияли на выполнение транспортом его задач по транспортировке грузов и пассажиров. Однако сегодня масштабные работы такого плана отсутствуют. Из изданий, где в числе прочих вопросов конкретно разбиралась подготовка кадров для транспорта за изучаемый период можно отметить лишь работы, относящиеся к деятельности Белорусской железной дороги [1]. Но там вопросы обучения специалистов не являлись основным объектом изучения.

Цель работы – определить главные тенденции и итоги работы учебных заведений различного уровня по подготовке специалистов для транспортных предприятий БССР за 1944–1991 гг.

Материал и методы. Основу для написания статьи составили материалы фондов отдела транспорта и связи ЦК КПБ, Совета Министров БССР, министерства автотранспорта, управлений гражданской авиации, речного флота республики из Национального архива Республики Беларусь, фондов облисполкомов и отдельных ведомств из белорусских государственных областных архивов, сборники постановлений органов власти и сведения из периодической печати. При этом использовались такие методы научного познания, как историко-типологический, историко-генетический и историко-системный.

Результаты и их обсуждение. Обеспечение предприятий транспорта кадрами было необходимым условием их успешного функционирования, и поэтому работа в данном направлении шла постоянно. В ее ходе применяли Указ Президиума Верховного Совета СССР от 2 октября 1940 г. о трудовых резервах и решение Совета

Народных Комиссаров СССР о школах рабочей молодежи от 30 апреля 1944 г. [2, с. 21]. Органы власти стремились открыть учебные заведения как можно быстрее. Поддерживалось обучение на рабочем месте путем ученичества. К этому подталкивало решение правительства СССР от 30 сентября 1946 г., отметившее нехватку рабочих. В свою очередь, на Пленуме ЦК КП(б)Б в феврале 1947 г. обязали ведомства расширить сеть училищ и школ фабрично-заводского обучения (ФЗО). В целом внимание к кадрам оказалось важным условием восстановления и роста перевозок.

Требования к уровню подготовки кадров все время росли, так как, например, автопарк пополнился сложными автомобилями и квалификация персонала влияла на эффективность 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 техникум (АТТ) и Минский индустриальный с автомобильным отделом. В Бобруйском АТТ с 1945 г. готовили техников-механиков, через год его временно преобразовали в автомеханический. Но руководители автохозяйств неохотно брали к себе молодых специалистов по причине их невысоких практических навыков.

Наиболее масштабно готовили шоферов и слесарей, для чего использовали автошколы (АШ), курсы и школы ФЗО. Первой в январе 1944 г. появилась Гомельская АШ Народного комиссариата автотранспорта БССР. За год по АШ подготовили 600 шоферов, но качеству учебы препятствовала слабая материальная база. К тому же обучение шло несогласованно. С одной стороны, водителей выпускали школы нетранспортных ведомств, а с другой – четыре АШ Министерства автотранспорта БССР (Минавтотранса). Правда, последние в 1947 г. закрыли из-за отсутствия курсантов. Тем не менее АШ Минавтотранса за 1949 г. выпустили 3,76 тыс. водителей. Но больше всего обучали шоферов в подразделениях Осаавиахима. С трудом шла подготовка для электротранспорта.

Так, в Минском трамвайном управлении (ТУ) за 1945 г. обучили лишь 4 ремонтника. С течением времени ситуация изменилась, и Витебское ТУ в 1949 г. организовало курсы на 180 человек. Заметим, что подготовка шла вслед за возникавшими потребностями, а не опережала их, что создавало сложности в кадровом обеспечении.

Квалифицированные работники были необходимы всем ведомствам. Так, речники БССР получали высшее образование в Ленинградском институте инженеров водного транспорта (ЛИИВТ), который в 1946 г. вел прием на 5 факультетов. Руководителей предприятий готовила Академия речного транспорта. Важным было наличие в БССР собственных ссузов. В конце 1943 г. стал работать речной техникум (РТ) в Гомеле со штурманским и судомеханическим отделениями. На флот приходили из Гродненского политехникума, речного училища и техникума г. Киева, Все-союзного заочного техникума. Но больше всего требовалось работников массовых профессий, и поэтому в 1944 г. восстановили Гомельское ремесленное училище водников. Затем – еще два, готовивших рулевых и мотористов. Но были сложности с закреплением выпускников.

Имеющийся у транспортников уровень знаний приходилось постоянно повышать. Для этого у речников республики развивали технику. С 1944 г. работал учебный пункт Днепро-Двинского военно-восстановительного управления, где за год обучили 2,52 тыс. человек. Личный состав флота в итоге тогда был доведен до 5,8 тыс. человек, но штаты все-таки не заполнили [3]. Поэтому в 1945 г. в республике организовали 4 учебных пункта. Через 2 года еще 4, но и этих усилий оказалось мало. Так, в 1946 г. пришлось индивидуально готовить 600 человек. Не удавалось избежать недостатков, и часть речников имела слабые навыки для работы.

Центры по подготовке авиаторов находились за пределами БССР. Чаще всего специалисты приходили работать после Троицкого и Егорьевского училищ. В то же время с 1944 г. повышали квалификацию на месте службы, но не без проблем. Так, в Минском аэропорту такая учеба проводилась нерегулярно. В то же время, чтобы эффективно использовать технику, профессиональный рост должен был идти постоянно. Важную роль в выборе профессии играла профориентация молодежи через аэроклубы. Они были распространены повсеместно.

Непрерывное внимание подготовке кадров уделяли парторганы. В этой связи ЦК КП(б)Б 26 декабря 1950 г. обязал улучшить работу ремесленных училищ, из которых приходили работать на транспорт. Кадровая работа регулярно оставалась в центре внимания парторганов и на съездах. С организацией производственно-технической

подготовки молодежи, окончившей средние школы (СШ), были связаны решения правительств СССР и БССР. Это было одним из направлений контроля за осуществлением перевозок.

С каждой новой пятилеткой появлялось больше возможностей для получения высшего образования у автотранспортников. Так, в 1951 г. в Белорусском политехническом институте (БПИ) создали автотракторный факультет, готовивший инженеров-механиков. В целях совершенствования работы в 1950 г. Гомельский АТТ преобразовали в дорожно-механический, в 1954 г. Бобруйский – в автодорожный, обучавший техников-автомехаников. Более массовым было обучение в АШ Минавтотранса, но ему препятствовала низкая квалификация преподавателей. В итоге в хозяйствах закреплялось только 60% выпускников. Для ослабления проблемы по МАТШД (Минавтотранс) за 1953–1955 гг. ежегодно обучали индивидуально до 1,2 тыс. работников [4]. Появление новых средств транспорта влекло за собой переподготовку кадров. Так, к июню 1952 г. для Минского трамвайно-троллейбусного управления (ТТУ) в 1-м троллейбусном парке Ленинграда обучили 25 водителей. Для подъема уровня их мастерства актуальной была техучеба.

Повышение уровня образования помогало транспортникам решать задачи по внедрению приемов труда, необходимых для роста перевозок. В этих целях речники заочно занимались в ЛИИВТ. Были укреплены профильные ссузы, что позволило в Гомеле за 1944–1953 гг. выпустить 500 специалистов. В дополнение курсы и ФЗО ежегодно обучали до 1 тыс. рабочих речных специальностей, но проблемой оставалась текучесть кадров. Исправить ситуацию оказалось сложно. Подготовку авиаторов расширили с помощью Высшего училища Гражданского воздушного флота. Выпускала слушателей и школа высшей летной подготовки. Продолжили работу аэроклубы, что являлось первой ступенью в получении избранной специальности.

Общими проблемами в подготовке кадров во 2-й половине 1950-х гг. оказалась необходимость улучшения качества производственного обучения в СШ, училищах государственных трудовых резервов и на предприятиях. Повышение требований к транспорту по росту перевозок привело к увеличению наборов в вузы соответствующего профиля. В БПИ продолжал работу автотракторный факультет, но наборы в него были небольшими и не удовлетворяли потребностей. Выход состоял в расширении заочного обучения. Ситуация со средним специальным образованием была лучше. За 1944–1957 гг. в профильных ссузах республики обучили 2,3 тыс. специалистов по автотранспортному делу. В свою очередь, АШ Минавтотранса за этот период выпустили 28,8 тыс.

шоферов 3-го класса, переподготовили на 2-й и 1-й классы – 16,8 тыс. [5]. Тем самым лучше обеспечивалась безопасность дорожного движения и более качественно использовалась для перевозок имевшаяся техника.

Позитивным стало и то, что в связи с оснащением автотранспортных контор новыми машинами в 1956 г. срок обучения в АШ с отрывом от производства был установлен в 4 месяца, без отрыва – 6 месяцев. По Главному управлению автотранспорта БССР за 1956–1958 гг. ежегодно готовили индивидуально до 1,5 тыс. рабочих и до 70 мастеров. Росли масштабы подготовки в ДОСААФ, но не хватало учебных автомобилей. С теми же проблемами сталкивались при политехническом обучении в СШ и вузах. Не стояли в стороне на электротранспорте. В целях подготовки кадров Витебское ТУ в 1956 г. оборудовало спецкласс для подшефной СШ № 29. Как видим, важную роль в поиске необходимых работников играла профориентация.

Круг лиц с высшим образованием у транспортников оставался узким. С высшим по Главному управлению речного флота БССР в 1958 г. было 185, со средним специальным 543 человек при общем количестве речников 10,2 тыс., что указывало на высокую долю ручного труда. Как раз рабочих готовили неизмеримо больше. За 1944–1959 гг. Гомельское училище № 1 – 2 тыс. человек по 7 специальностям. Но препятствием в работе оставалась текучесть кадров: 26,5% по ГУРФ за 1958 г. Поэтому для компенсации убывавших использовали совмещение профессий. Для авиаторов важными оказались ежегодные учебные сборы и регулярные технические занятия. Работа учебных заведений в решении кадровой проблемы не была определяющей. На транспорте оставались лишь те, кого устраивали сложные условия труда.

Вопросы подготовки кадров ввиду их большого влияния на организацию и осуществление перевозок продолжали постоянно возникать на съездах КПБ, например, в 1960 г. Комплекс мер по повышению качества обучения в 1961 г. разработали на Всесоюзном совещании работников высшей школы. В свою очередь, ЦК КПСС и Совет Министров (СМ) СССР 9 мая 1963 г. обязали усилить развитие среднего специального образования. Для расширения заочного и вечернего полезным стало решение СМ БССР от 24 июля 1964 г. Актуально, что на февральском Пленуме ЦК КПСС в 1964 г. обязали установить строгий порядок отработки по распределению. Соответственно на повышение отдачи от выпускников направили постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 21 мая 1964 г. и другие. Но реализовать их на практике в полной мере не удалось. С другой стороны, важным способом минимизации кадро-

вой проблемы стало увеличение в 1963 г. почти в 2 раза числа поступающих в вузы по путевкам предприятий. В целом возрос и объем подготовки, в том числе и заочно.

Главным источником пополнения автотранспортных кадров с высшим образованием в 1960-е гг. оставался БПИ с автотракторным и общетехническим факультетами. В то же время для подготовки шоферов и ремонтников открыли новые училища. Больше знаний им давали АШ Минавтотранса. Их выпускники получали права шофера 3-го класса. Через 3 года работы и после окончания курсов – 2-го класса. Но кадров не хватало, и на работу принимали водителей 3-го класса из ДОСААФ, где подготовка шла 4 месяца с отрывом от производства и 6 месяцев без отрыва. Качество обучения там оставалось низким, и выпускников приходилось доучивать в автохозяйствах. Пополняли кадры электротранспорта. Для этого в начале 1960-х гг. при Минском ТТУ работали 4-месячные курсы для обучения водителей трамваев и 6-месячные – троллейбусов [6]. Для повышения квалификации повсеместно использовали водителей-наставников.

Без повышения образовательного уровня было невозможно решать новые трудовые задачи. Были нужны специалисты, обладавшие знаниями по всем вопросам перевозок, что стали больше учитывать в планах вузов. Так, речники чаще всего заочно получали высшее образование в Ленинградском и Горьковском ИИВТ. Гомельский РТ преобразовали в техникум речного строительства, затем в политехникум, где речному делу ежегодно обучалось до 200 человек. Это позволило поднять в 1962 г. число лиц с высшим образованием на флоте БССР до 185 и со средним до 750 при общем количестве речников в 9,64 тыс. Между навигациями работали учпункты и курсы [7]. Более высоким был уровень подготовки в авиации. Так, участники 2-го слета ее передовиков в 1960 г. отметили, что все их подчиненные учились или имели необходимое образование. Подобную политику поддерживали парткомы. Здесь на ситуацию влияла необходимость работать с особо сложной техникой.

На разработку и реализацию мероприятий по улучшению подготовки кадров в 1965–1984 гг. определяющее влияние продолжали оказывать органы власти и парторганы. Так, на XXIII съезде КПСС решили расширить подготовку квалифицированных рабочих. Необходимость дальнейшего развития системы образования как фактора повышения эффективности производства отметили на XXVI съезде КПБ. На улучшение подготовки рабочих было направлено постановление ЦК КПСС от 30 ноября 1966 г. Для совершенствования работы также использовались решения ЦК КПБ и

правительства БССР от 24 декабря 1966 г. и СМ СССР от 6 июня 1967 г. Все это было актуальным в связи с переходом на новые условия планирования и экономического стимулирования.

Постоянно на транспорте проходил процесс поиска оптимальных путей подготовки кадров. В этих целях автодорожный техникум в Бобруйске снова стал автотранспортным. За 1945–1969 гг. он выпустил 3,94 тыс. специалистов. Но потребности автохозяйств не удовлетворялись, и на многих должностях работали практики. Им предлагали учебу на заочном отделении этого АТТ. Развивалось профессионально-техническое образование. Училища выпускали до 600 автослесарей ежегодно. Чтобы преодолеть проблему качества подготовки шоферов, для учкомбинатов Минавтотранса строили автодромы. Но нехватка кадров ощущалась. Если в 1966 г. по Минавтотрансу работало 70 тыс. человек, то требовалось еще 5 тыс. шоферов [8]. Снизить кадровую остроту позволяло ученичество, а также возобновление с 1969 г. обучения автоделу в ряде СШ. Но заменить подготовку более высокого уровня подобные меры не могли.

Учебные заведения сохраняли свою специализацию. Так, прошедший несколько реорганизаций Гомельский политехникум во 2-й половине 1960-х гг. по-прежнему выпускал штурманов и капитанов. Гомельское ПТУ речного флота готовило до 100 механиков, бригадиров и капитанов в год. Учпункты и курсы ежегодно выпускали 300 специалистов, и в 1968 г. обеспечение механиками составило 99%. Но из-за нехватки матросов и рулевых расширили совмещение профессий. Для авиаторов полезным стало то, что при Белорусском управлении гражданской авиации открыли консультпункт Киевского института инженеров гражданской авиации. В то же время противоречивой была ситуация с кадрами на трубопроводах. Часть выпускников вузов, приходивших по распределению в 1969 г., выбывала из-за отсутствия мест. Больше требовалось рабочих, которых выпускало Новополоцкое ГПТУ, но проблемой была текучесть кадров, например, по Полоцкому управлению нефтепровода «Дружба» (ПУНД) до 30% [9]. Следовательно, без решения вопросов с условиями труда повысить кадровый потенциал было сложно.

Подготовка кадров оказывала важное влияние на социально-экономическое развитие, и поэтому на Пленуме ЦК КПБ в апреле 1970 г. потребовали усилить внимание к профессионально-техническому образованию. На XXIV съезде КПСС предложили развивать высшее образование так, чтобы помочь ускорению технического прогресса. Нарастало внимание к укреплению рабочего потенциала. Так, 23 июня 1972 г. ЦК КПСС и СМ СССР направили свое решение на совершенство-

вание работы профтехучилищ, на XXV съезде КПСС поставили задачу улучшения подготовки рабочих. С расширением сети техучилищ было связано постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 30 августа 1977 г. Таким образом, в 1970-е гг. решалась проблема по обеспечению предприятий в первую очередь рабочими кадрами.

Для решения кадровых вопросов на автотранспорте в положение о Минавтотрансе БССР от 13 апреля 1971 г. как одну из задач записали повышение квалификации работников его предприятий. Со своей стороны учебные заведения учитывали требования технического прогресса. Так, усложнение автомобилей привело к появлению новых специальностей в БПИ. Перечень ссузов, откуда принимали выпускников в автохозяйства, был расширен за счет Могилевского машиностроительного, Гомельского дорожно-строительного и Лидского индустриального техникумов. Но общее число лиц с высшим и средним образованием на предприятиях оставалось небольшим. Так, по Могилевской автобазе № 4 в 1970 г. из 616 работников его имели только 21 [10]. В то же время росла подготовка по рабочим специальностям. Профессия шофера продолжала быть самой востребованной.

Большое число водителей в 1970-е гг. продолжали обучать в АШ Минавтотранса, но учебе, как и раньше, мешали недостаточная оборудованность и нехватка опытных преподавателей. Не выполнялись и планы по подготовке. Проблему усугубляла текучесть кадров, доходившая по автохозяйствам до 25%. По Минавтотрансу в 1972 г. не хватало 3 тыс. водителей [11]. Чтобы снизить остроту вопроса, во 2-й половине 1970-х гг. вместо АШ стали работать автоучебные комбинаты (АУК) и выросло их обеспечение. Продолжили, к сожалению, с недостатками работать в ДОСААФ. Из-за нехватки кадров водителей там учили по ускоренным программам, что приводило к происшествиям на дорогах. Поэтому программы усложнили. Решались кадровые вопросы на электротранспорте. Так, городское профтехучилище № 114 Минска готовило монтажников сети и водителей троллейбусов. Транспортники развивали обучение и на собственных курсах.

Так как для роста перевозок решение кадрового вопроса было одним из основных, то улучшение обучения стало мероприятием, предложенным речникам 17 сентября 1979 г. со стороны ЦК КПСС и СМ СССР. Флагманом высшего образования оставался ЛИИВТ, который вел подготовку по 6 специальностям. Приходили работать и после непрофильных вузов. Тем не менее в 1973 г. по Верхнеднепровскому речному пароходству из 1,65 тыс. человек среднего персонала высшее образование было только у 84 работников. Больше требовалось кадров массовых профессий. Поэтому совершен-

ствовали свою работу ссузы. Продолжили подготовку штурманов в среднем профтехучилище № 30. Но проблемой осталось закрепление кадров. Так, в Верхне-Днепровском управлении пути при 2365 работавших в 1975 г. не доставало 296 человек. Здесь ведомство надеялось на работу курсов, и за 1975 г. на них обучили 0,7 тыс. рабочих. Для привлечения на флот продолжалась профориентация, а квалификация повышалась с помощью шефства.

Расширение и усложнение перевозок повлекли за собой совершенствование подготовки кадров на всех направлениях. Отвечая требованиям времени, авиаторы БССР в 1975 г. добились открытия Минского авиатехнического училища, готовившего специалистов по радиоэлектронному оборудованию. Летчики, как и раньше, обучались за пределами республики. Для подготовки бортпроводников в Минске открыли вечернюю школу без отрыва от производства сроком на 3,5 месяца. В то же самое время на трубопроводах использовали ученичество, и за 1973 г. по ПУНД так обучили 42 рабочих. Но общая текучесть кадров составила 11%. Следовательно, кадровые вопросы требовали реализации целого комплекса мер, как по учебе, так и на рабочем месте.

Чтобы достичь решения имевшихся кадровых проблем, парторганы на XXVI съезде КПСС обязали ведомства усовершенствовать предоставление профильного образования. В итоге были расширены наборы и льготы для поступающих по направлениям предприятий. Более высокий уровень развития целевых форм обучения с обязательством отработки и усиление внимания к заочной форме способствовали смягчению ситуации. Многие в закреплении кадров продолжали играть уровень оплаты труда и решение социальных вопросов. С другой стороны, в работе как учебных заведений, так и при подготовке на рабочем месте актуальным оставалось улучшение преподавания. Требовалось также уделять больше внимания прохождению практики на предприятиях.

В первую очередь стремились сглаживать самые острые вопросы по обеспечению предприятий кадрами. Так, ЦК КПСС и СМ СССР своими решениями от 12 апреля и 9 августа 1984 г. обязали ведомства максимум внимания уделить подготовке кадров пассажирского транспорта. В годы перестройки осуществляли курс по выпуску инженеров широкого профиля, что было предложено на XXVII съезде КПСС. Но на местах по-прежнему приходилось работать в условиях нехватки ряда специалистов и не всегда высокого уровня квалификации имевшегося персонала. Осуществляя поиск путей преодоления проблемы, ЦК КПСС и СМ СССР 6 февраля 1988 г. предложили преобразование системы повышения квалификации и переподготовки руководящих работников и специалистов народного хозяйства. Продолжалась целевая подготовка транспортников в вузах и ссузах.

Соответственно увеличению и усложнению автопарка расширялась подготовка кадров для автотранспорта. Предлагая высшее образование, БПИ в 1980-е гг. проводил прием на обучение с отрывом от производства на автотракторный факультет по 4 специальностям. Его выпуски по автотранспорту составляли в среднем 100 человек в год. Главным ссузом оставался Бобруйский АТТ, в 1991 г. там училось 70 человек. Минский автомеханический за 1946–1991 гг. подготовил 30 тыс. работников по 10 направлениям. В целом различные ссузы выпустили за изучаемый период свыше 100 тыс. специалистов автотранспорта. Кадровый потенциал отрасли увеличивался по всем направлениям. Например, Гродненский АУК за 1945–1991 гг. подготовил около 50 тыс. специалистов. Если учесть, что такие комбинаты были в каждой области, то их силами за изучаемый период было выпущено около 300 тыс. работников автотранспорта. Но учебе в АУК мешала слабая матбаза. Многие с 1-го раза не сдавали экзамены. Поэтому подготовку улучшили, и в 1988 г. сдача возросла до 93%. Но кадровых проблем не становилось меньше. Если по Минавтотрансу ежегодно во 2-й половине 1980-х гг. обучалось свыше 8 тыс. водителей, то оставалось работать только до 60%. В целях их закрепления необходимо было решать социальные вопросы.

Самую массовую подготовку водителей продолжали проводить в ДОСААФ. Например, в Минской области во 2-й половине 1980-х гг. ежегодно до 18 тыс. Так как подобная работа шла по всей республике, то в целом выпуск в данной системе был около 100 тыс. человек в год. Но затрачиваемых там на учебу 3–6 месяцев было мало [12]. Не сдавали экзамен с 1-го раза до трети их выпускников. Поэтому актуальным являлось повышение квалификации на предприятиях. Не хватало специалистов для электротранспорта. Из училищ готовило их только Минское № 114 – по 62 водителя троллейбуса в год или 10% потребностей. Поэтому главной стало учеба на предприятиях электротранспорта с помощью водителей-наставников. Если отметить Минский метрополитен, то помощники машинистов для него обучались на курсах в Харькове. В целом каждому подразделению требовались кадры соответствующей квалификации.

Облегчила получение высшего образования речниками работа в Гомеле заочного филиала ЛИИВТ. Во многом поэтому в ГУРФ в 1987 г. из 10,5 тыс. работников лиц с высшим образованием стало 0,8 тыс., со средним специальным – 1,8 тыс. Это соответствовало более сложным в техническом отношении условиям труда. Стал готовить речных специалистов Светлогорский индустриальный техникум. Всего за послевоенный период в ссузах было подготовлено около 2 тыс. человек. Еще больше выпустили по рабочим специальностям из училищ. К тому же по Белорусскому речному пароходству во 2-й поло-

вине 1980-х гг. свыше 2 тыс. человек ежегодно проходили обучение на курсах. Но флот продолжал испытывать нехватку кадров, и в 1990 г. недокомплект составлял 5%. Чтобы решить проблему, поддерживалось наставничество (как пример – А. Северинец из Речицы). Но важнее всего было закрепить специалиста на рабочем месте, создав ему необходимые условия труда.

В годы перестройки происходили изменения, касавшиеся подготовки кадров для различных направлений. Новым у авиаторов стало то, что их учебные заведения ввели зональную систему набора учащихся. На ее основе Минское училище с 1986 г. начало готовить специалистов по эксплуатации радиосредств. В БУГА работал учебно-тренировочный центр во главе с П. Клименком. Минское ГПТУ № 32 обучало бортпроводников и дежурных службы перевозок. Но в силу экономических причин молодежи в авиацию стало идти меньше.

В свою очередь, работников трубопроводов готовили техникум, учебно-курсовой комбинат и школы экономики в Новополоцке. Стабилизации ситуации содействовало то, что по Новополоцкому управлению нефтепровода «Дружба» годовая текучесть кадров во 2-й половине 1980-х гг. находилась в рамках 2,4–6,9%. В итоге при прочном закреплении кадров значительно снижалась потребность в их подготовке.

В целом получение высшего образования автотранспортниками происходило на базе факультетов политехнических и автодорожных вузов. Главными кадровыми сложностями на автотранспорте были нехватка водителей и их невысокий уровень овладения практическими навыками, что стало следствием слабой подготовки в АШ Минавтотранса. Автошколы в свою очередь испытывали трудности с матбазой и уровнем квалификации преподавателей. В значительной степени ситуация была исправлена, когда в 1965 г. в системе Минавтотранса вместо АШ создали АУК, а затем их материально укрепили. В то же время по школам ДОСААФ, выпускавшим водителей больше всего, качество преподавания оставалось невысоким, что заставляло автохозяйства доучивать их выпускников. Среднее специальное образование работникам предприятий Минавтотранса давали автомеханический, автодорожные, индустриальный и автотранспортный техникумы. Однако количество специальностей, объемы выпуска и уровень квалификации учащихся были ограниченными. Определенным выходом являлось повышение уровня знаний на рабочих местах. В последние десятилетия советского периода выросло количество ПТУ, где выпускали водителей и авторемонтников. Работники электротранспорта чаще готовились на курсах и учпунктах при предприятиях.

У речников БССР возможность получить высшее образование вплоть до начала перестройки была только в Ленинграде, но затем

уже в Гомеле. Среднее специальное образование предлагалось с окончанием военных действий на территории республики в Гомельском техникуме, в конце изучаемого нами периода – в Светлогорском. Готовили речников и в ремесленных училищах, но проблемой было закрепление их на рабочих местах. После завершения послевоенного десятилетия больше надежд возлагали на учкомбинаты ГУРФ, где готовили выпускников по принципу совмещения профессий. Авиаторы БССР до периода перестройки получали высшее и среднее специальное образование только за ее пределами, затем уже в Минске. На авиапредприятиях проходило повышение квалификации с помощью техучебы и курсов. На трубопроводном транспорте чаще использовали учкомбинаты, но работал техникум в Новополоцке. Общими проблемами было то, что выпускники часто не закреплялись на рабочих местах, что усложняло кадровую ситуацию. С другой стороны, необходимо отметить, что на транспорт приходили также работать и после непрофильных учебных заведений. Учебные заведения во многом работали только на замещение выбывавших работников, не удовлетворенных условиями своего труда.

Заключение. Основными тенденциями развития образования для нужд белорусского транспорта в изучаемый период было увеличение перечня как самих учебных заведений, так и специальностей в них, постоянный рост выпуска и повышение квалификации обучавшихся.

Литература

1. Железная дорога Беларуси: История и современность / под общ. ред. В.Г. Рахманько. – Минск: ОДО Триолета, 2001. – 488 с.
2. Давидович, Я. Правовое регулирование труда молодых рабочих / Я. Давидович // Социалистический труд. – 1960. – № 6. – С. 21–28.
3. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 4 п. – Оп. 18. – Д. 39. – Л. 82.
4. НАРБ. – Ф. 30. – Оп. 5. – Т. 2. – Д. 3869. – Л. 44; Д. 4714. – Л. 39.
5. Дробышевский, В. Белорусская ССР / В. Дробышевский // Автомобильный транспорт. – 1957. – № 10. – С. 24.
6. Ефимов, С. По новым маршрутам / С. Ефимов // Советская Белоруссия. – 1966. – 4 янв. – С. 4.
7. НАРБ. – Ф. 1006. – Оп. 1. – Д. 84. – Л. 35, 49.
8. Андреев, А.Е. Романтика дальних дорог / А.Е. Андреев // Советская Белоруссия. – 1966. – 19 июля. – С. 2.
9. Зональный государственный архив в г. Полоцке. – Ф. 2224. – Оп. 1. – Д. 13. – Л. 94.
10. Государственный архив Могилевской области. – Ф. 2933. – Оп. 1. – Д. 414. – Л. 1.
11. Государственный архив Гомельской области. – Ф. 165. – Оп. 1. – Д. 306. – Л. 35.
12. Государственный архив Минской области. – Ф. 2. – Оп. 9. – Д. 3868. – Л. 37, 38.

Поступила в редакцию 01.12.2017 г.