

ПОДГОТОВКА КАДРОВ МАССОВЫХ ПРОФЕССИЙ В РСФСР ДЛЯ БЕЛОРУССКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

*Р.В. Тимофеев
Витебск, УО «ВГУ им. П.М. Машерова»*

Союзное государство Беларуси и России сегодня предусматривает совместное развитие всех сфер, в том числе и в образовании, достичь значимого успеха в котором можно при учёте положительного опыта, накопленного нашими республиками в предыдущие десятилетия. Поэтому целью нашей работы будет показ отдельно взятого фрагмента подобного педагогического наследия.

Материал и методы. В исследовании использован системный метод, который позволяет рассмотреть проблему в комплексе. Источниками для данной работы являются сведения из Государственного архива Витебской области, материалы всесоюзной, республиканской и областной периодической печати.

Результаты и их обсуждение. Особую важность имела для БССР подготовка железнодорожных кадров, так как величина их резко сократилась за годы Великой Отечественной войны. Весной 1944 г. за несколько месяцев до освобождения Витебска на территории Смоленской области РСФСР была начата подготовка кадров для работы на Витебском отделении Западной железной дороги, особое внимание уделялось овладению техникой безопасного вождения поездов. Приходилось преодолевать много трудностей, так как при организации подготовки не было необходимых учебных пособий и помещений, а занятия проводились в землянках. Тем не менее после освобождения Витебска бывшие курсанты стали работать машинистами, поездными мастерами, стрелочниками [1, с. 2].

Особую роль в организации расширенного воспроизводства квалифицированных рабочих кадров сыграл Указ Президиума Верховного Совета СССР от 2 октября 1940 г. о государственных трудовых резервах [2, с. 21]. СНК СССР в августе 1945 г. принял постановление об очередном призыве в училища и школы государственных трудовых резервов. В школы фабрично-заводского обучения (ФЗО), ремесленные и железнодорожные училища по СССР принималось 455 тыс. юношей и девушек, в школы ФЗО – юноши и девушки 16 – 18 лет, в ремесленные и железнодорожные училища – юноши 14 – 15 лет и девушки 15 – 16 лет, значительная часть которых пришла работать на железные дороги БССР.

В соответствии с постановлением Совета Министров (СМ) СССР от 16 июля 1946 г. и в целях обеспечения учебно-производственными и жилыми помещениями учащихся ремесленных, железнодорожных училищ и школ ФЗО, СМ БССР решением от 29 августа 1946 г. «О строительстве и восстановлении ремесленных, железнодорожных училищ и школ ФЗО в 1946 г.» обязал начальников управлений железных дорог: Западной, Белорусской, Брест-Литовской, Белостокской, начальника Днепро-Двинского речного пароходства и директоров заводов выполнить в 1946 г. за счет своих планов капиталовложений и материалов строительства и восстановления ремесленных, железнодорожных училищ и школ ФЗО на сумму 5,93 млн. руб. [3, л. 206]. Железнодорожные училища и школы ФЗО в 1945 г. были основным источником пополнения рабочего класса квалифицированными специалистами. Учащиеся под руководством мастеров производственного обучения участвовали в восстановлении и организации своих мастерских, классов, общежитий [4, с. 2].

Подготовка кадров касалась всех основных видов транспорта. В 1944-45 гг. большое количество шоферов было подготовлено школьно-курсовой сетью

Наркомата автотранспорта РСФСР в качестве военных водителей, которые после окончания войны влились в хозяйство БССР [5, с. 1]. Постановление СМ СССР от 10 июня 1946 г. обязало Центральный Совет Союза Осоавиахима СССР организовать обучение шоферов в автоклубах, учебных группах и первичных организациях Осоавиахима на крупных предприятиях в учреждениях и учебных заведениях, создать автоклубы [6, л. 560]. Во 2-й половине 1940-х гг. в РСФСР активно развивалась подготовка шоферов, механиков, техников и инженеров, были открыты автоэксплуатационные факультеты в вузах.

В РСФСР с 1945 г. шла организация подготовки специалистов без отрыва от производства на заочных и вечерних отделениях институтов и техникумов, особенно специалистов-практиков с соответствовавшей подготовкой. На предприятиях и в автохозяйствах проводились курсы-семинары без отрыва от производства. В связи с огромным ростом автотранспорта в 4-й пятилетке значительно возросла потребность в инженерно-технических кадрах, но руководители ряда автохозяйств не уделяли должного внимания подготовке инженерно-технических кадров, неохотно брали на работу молодых специалистов, не создавали условий для повышения их производственной квалификации [7, с. 2].

Автошколы и учебные комбинаты РСФСР и БССР в 1947-48 гг., неуклонно повышая качество подготовки шоферов 3-го класса, одновременно должны были увеличивать контингент подготовленных шоферов 2-го и 1-го классов, широко популяризировать в автохозяйствах необходимость проведения технических минимумов для работников. Технические минимумы позволяли автотранспортникам приобрести и закрепить знания по эксплуатации автомобиля и по опыту передовых шофёров. [8, с. 2]. В 1948 г. основное внимание было уделено подготовке рабочих массовых квалификаций, в том числе шофёров 3, 2, 1-го классов. Ставилась задача значительного увеличения процента готовившихся шоферов 2 и 1-го классов по отношению к общему количеству обучавшихся.

Распоряжение СМ СССР от 8 июня 1946 г. обязало Министерство автомобильного транспорта РСФСР и Министерство внутренних дел СССР утвердить к 1 декабря 1946 г. единые программы для подготовки шоферов 3-го класса, Министерство внутренних дел СССР отпечатать к 1 января 1947 г. программу подготовки шоферов, обязало министерства и ведомства проводить с 1 февраля 1947 г. переподготовку шоферов по единым программам [9, л. 22].

В 1947 г. были утверждены единые, то есть обязательные для всех министерств и ведомств СССР, программы подготовки и повышения квалификации шофёров. Положительным была обязательность для шофёров, готовившихся по программе 3-го класса, изучение типовых конструкций автомобилей. В 1949 г. совместно с заинтересованными организациями МАТ РСФСР была разработана учебно-методическая документация по подготовке специалистов и рабочих массовых квалификаций для автотранспорта.

Министерством речного флота (МРФ) СССР в 1944-48 гг. проводились широкие мероприятия по подготовке и переподготовке кадров, пополнении рядов руководящих инженерно-технических и рабочих массовых профессий, с тем чтобы правильно их использовать и передать им передовые методы труда [10, с. 5]. Речники БССР могли получить высшее образование в Ленинградском институте инженеров водного транспорта, который в 1946 г. вёл приём на факультеты инженерно-экономический водных путей и портов, судомеханический, механизации портов со сроком обучения 5 лет [11, с. 2]. Для подготовки руководящих квалифицированных кадров речного флота Ленинграде в 1947 г. была создана Академия речного транспорта. В 1949 г. Всесоюзный заочный техникум речного транс-

порта МРФ СССР, находившийся в Москве, предлагал обучение сроком на 5 лет по специальностям: речное судоходство, эксплуатация судовых паровых установок, эксплуатация судовых двигателей [12, с. 2].

Заключение. Подготовка кадров массовых профессий в РСФСР для БССР было очень актуальным в первое послевоенное время, так как в них была острая потребность, а возможности для передачи им необходимых навыков на освобождённых территориях были ограничены из-за слабости материальной базы.

1. Сокалаў, А. Аб падрыхтоўцы кадрў чыгуначнікаў / А. Сокалаў // Віцебскі рабаты. – 1946. – 10 красавіка. – С. 2.
2. Давидович, Я. Правовое регулирование труда молодых рабочих и специалистов / Я. Давидович // Социалистический труд. – 1960. – № 6. – С. 21 – 28.
3. Постановления Совета Министров БССР. 1946 г. // Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 20.
4. Хасин, М. Молодые участники восстановительных работ / М. Хасин // Советская Белоруссия. – 1945. – 17 июля. – С. 2.
5. Куршев, А. Непрерывно улучшать работу автомобильного транспорта / А. Куршев // Автомобиль. – 1945. – № 6. – С. 1 - 2.
6. Постановления Совета Министров СССР и Совета Министров БССР. 1946 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 14.
7. Артемьев, С. Улучшить работу с кадрами / С. Артемьев // Автомобиль. – 1947. – № 7. – С. 1 - 3.
8. Выше уровень подготовки шофёров // Автомобиль. - 1948. - № 9. - С. 1 - 2.
9. Постановления и распоряжения Совета Министров СССР. 1946 г. // ГАВО. – Ф. 1966. – Оп. 10. – Д. 10.
10. Шашков, З. Задачи речного транспорта в 1948 г. / З. Шашков // Речной транспорт. – 1948. – № 2. – С. 1 – 5.
11. Ленинградский институт инженеров водного транспорта // Речник Белоруссии. – 1946. – 8 июня. – С. 2.
12. Всесоюзный заочный техникум речного транспорта Министерства речного флота СССР // Речник Белоруссии. – 1949. – 26 мая. – С. 2.

ПРОБЛЕМНОЕ ПОЛЕ СОТРУДНИЧЕСТВА ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

*С.И. Тимошенко
Смоленск, СмолГУ*

Согласно Концепции приграничного сотрудничества в Российской Федерации (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 9 февраля 2001 г. № 196-р), под приграничным сотрудничеством в Российской Федерации понимаются согласованные действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, направленные на укрепление взаимодействия России и сопредельных государств в решении вопросов устойчивого развития приграничных территорий России и сопредельных государств, повышения благосостояния населения приграничных территорий, укрепления дружбы и добрососедства с сопредельными государствами.

При этом роль и статус российско-белорусского приграничья, структура и динамика его развития определяются не только общностью, но и существенными