

Организация соревнования работников транспортных предприятий Белорусской ССР в 1971–1991 гг.

Тимофеев Р.В.

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

В статье показана организация соревнования работников транспортных предприятий Белорусской ССР за период 1971–1991 гг.

Актуальность изучения организации соревнования работников транспорта Белорусской ССР состоит в том, что оно позволяет определить наиболее удачные подходы в этом направлении и показать пути преодоления сложностей в данном процессе. В целом государственная политика организации соревнования среди работников транспортных предприятий Белорусской ССР являлась одним из аспектов их послевоенной истории.

Цель работы – определить главные направления и сложности в организации соревнования среди работников транспортных предприятий Белорусской ССР в период 1971–1991 гг.

Материал и методы. Основу для написания статьи составили материалы фондов местных органов власти Белорусской ССР и транспортных ведомств из белорусских государственных областных архивов, сведения из республиканской и союзной периодической печати. Для достижения поставленной цели нами использовались такие методы научного познания, как историко-генетический, историко-системный, историко-типологический.

Результаты и их обсуждение. Организация соревнования в различных сферах в изучаемый период было естественным процессом. Без него было бы невозможно продвижение вперед всей экономики советских республик.

В период 1971–1991 гг. в союзных республиках органы государственного управления и партийные органы пытались максимально полно использовать возможности организации соревнования работников транспортных предприятий в целях повышения объемов и качества грузовых и пассажирских перевозок.

В итоге усилий органов государственного управления, партийных органов и профсоюзов в основном удавалось вплоть до развала СССР наращивать объемы грузовых и пассажирских перевозок, улучшая их качество.

В данных целях материальное вознаграждение теснее увязывалось с результатами труда работников транспортных предприятий, применялись новые и совершенствовались старые подходы к организации соревнования. Более разнообразным стало моральное стимулирование, которое теснее переплеталось с материальным, особенно в годы перестройки.

Заключение. Усилия органов власти, партийных органов и профсоюзов Белорусской ССР по организации соревнования среди работников транспортных предприятий в изучаемый период зависели от политики государства, которое стремилось путем интенсификации труда повысить объемы и качество грузовых и пассажирских перевозок. Именно соревнование среди работников предприятий было одним из главных и эффективных средств повышения интенсификации их труда.

Ключевые слова: транспорт, предприятие, соревнование, организация, усилия, производительность труда.

(Ученые записки. – 2021. – Том 34. – С. 10–13)

Setting Up Transport Company Workers Competitions in the Belarusian SSR in 1971–1991

Timofeyev R.V.

Education Establishment "Vitebsk State P.M. Masherov University", Vitebsk

The article deals with setting up competition of transport company workers of the Belarusian SSR between 1971 and 1991.

The relevance of studying the organization of the competition of transport workers of the Belarusian SSR is that it allows us to determine the most successful approaches in this direction and show ways to overcome difficulties in this process. In general, the state policy of organizing competitions among employees of transport enterprises of the Belarusian SSR was one of the aspects of their post-war history.

The purpose of the work is to determine the main trends and difficulties in setting up competitions among workers of transport enterprises of the Belarusian SSR from 1971 to 1991.

Material and methods. The research basis was the materials of the funds of local authorities of the Belarusian SSR and transport departments from the Belarusian state regional archives, information from the Republican and Union periodicals. To achieve this goal, we used such methods of scientific cognition as historical-genetic, historical-systemic and historical-typological.

Findings and their discussion. The organization of competitions in various fields during the study period was a natural process. Without it, it would be impossible to advance the entire economy of the Soviet Republics.

Between 1971 and 1991 in the Union Republics, state administration bodies and party bodies tried to make the most of the possibilities of organizing competitions for employees of transport enterprises in order to increase the volume and quality of freight and passenger transportation.

As a result of the efforts of state administration bodies, party bodies and trade unions, it was mainly possible to increase the volume of freight and passenger traffic until the collapse of the USSR, improving their quality.

For these purposes, material remuneration was more closely linked to the results of the work of employees of transport enterprises; new and old approaches to setting up competition were applied and improved. Moral stimulation became more diverse, which was more closely inter-twined with the material, especially during the years of perestroika.

Conclusion. The efforts of the authorities, party bodies and trade unions of the Belarusian SSR to organize competitions among employees of transport enterprises in the period under study depended on the policy of the state, which sought to increase the volume and quality of freight and passenger transportation by intensifying labor. It was competition among transport company workers that was one of the main and effective means of increasing the intensification of their work.

Key words: transport, company, competition, organization, efforts, labor productivity

(Scientific notes. – 2021. – Vol. 34. – P. 10–13)

Актуальность изучения организации соревнования работников транспорта Белорусской ССР состоит в том, что оно позволяет определить наиболее удачные подходы в этом направлении и показать пути преодоления сложностей в данном процессе. В целом государственная политика организации соревнования среди работников транспортных предприятий Белорусской ССР являлась одним из аспектов их послевоенной истории.

Вопросы организации соревнования среди работников предприятий Белорусской ССР сегодня могут быть отдельным предметом для научного исследования, так как они напрямую влияли на выполнение транспортом его масштабных задач по транспортировке грузов и пассажиров. Однако сегодня значимые работы такого плана отсутствуют. Из изданий, где в числе прочих вопросов конкретно разбиралась организация соревнования работников транспорта в 1971–1991 гг., можно отметить лишь работы, которые относятся к деятельности Белорусской железной дороги [1]. Но там вопросы организации соревнования не являлись основным объектом изучения.

Цель работы – определить главные направления и сложности в организации соревнования среди работников транспортных предприятий Белорусской ССР в период 1971–1991 гг.

Материал и методы. Основу для написания статьи составили материалы фондов местных органов власти Белорусской ССР и транспортных ведомств из белорусских государственных областных архивов, сведения из республиканской и союзной периодической печати. Для достижения поставленной цели нами использовались такие методы научного познания, как историко-генетический, историко-системный, историко-типологический.

Результаты и их обсуждение. Организация соревнования в различных сферах в изучаемый период было естественным процессом. Без него было бы невозможно продвижение вперед всей экономики советских республик.

Органы власти и профсоюзы Белорусской ССР требовали в 1971–1991 гг. от работников транспортных предприятий проводить соревнование по ускоренной доставке грузов, улучшению обслуживания населения, по сокращению порожних пробегов подвижного состава, простоям локомотивов, вагонов, автомобилей, судов, что естественно и делалось. Одновременно проводилось соревнование по расширению комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ на транспорте, по внедрению там контейнерных и пакетных перевозок, по ликвидации потерь при транспортировке грузов.

Главными целями в организации соревнования на транспорте были достижение сверхплановых погрузок, перевозки высвободенным подвижным составом, снижение себестоимости перевозок. У железнодорожников особой задачей в 1970-е гг. было обеспечение беспрепятственного пропуска поездов. Они соревновались, чтобы за счет сокращения простоя вагонов и максимального использования их грузоподъемности высвободить вагоны для новых перевозок. Актуальным было соревнование за наивысшую эффективность и качество труда на каждом рабочем месте.

Чтобы достичь поставленных целей по своевременному пропуску вперед поездов, диспетчеров на Белорусской железной дороге в 1970-е гг. обязывали заранее согласовать свои действия с клиентурой, учитывать наличие груза и порожних вагонов, четко определить время и очередность подачи цистерн на промывочно-пропарочную станцию, не терять из вида вагонников, постоянно быть в курсе дел локомотивно-го депо [2].

Подготовка к соревнованию тесно переплеталась в 1970–1980-е гг. с идеологической работой, которая являлась неотъемлемой частью ушедшей советской эпохи. В целях активизации проведения соревнования на предприятиях на места регулярно рассылались письма ЦК КПСС Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. В итоге передовые коллективы принима-

ли обязательства по выполнению планов какой-либо работы досрочно к памятной или юбилейной дате. Например, в сентябре 1978 г. более 150 железнодорожников-машинистов Минска дали слово задание трех лет пятилетки завершить к годовщине принятия новой Конституции СССР.

В целях повышения активности и развития инициативы рабочих при проведении соревнования каждый год на предприятиях Белорусской железной дороги в 1970-е гг. проводился ряд конкурсов – на лучший коллектив по рационализации, культуре производства, экономии топлива, по шефской работе ветеранов транспорта над молодыми железнодорожниками. Большой популярностью пользовались в Орше конкурсы на призы имени Героя Советского Союза К. Заслонова и его боевого сподвижника, ветерана депо Ф. Звонкова. Победителем первого конкурса признавалась та локомотивная бригада, которая добивалась лучших показателей в деле обеспечения безопасности движения поездов при обязательном выполнении всех объемных и качественных измерений перевозок [3]. Приз имени Ф. Звонкова вручался лучшей ремонтной бригаде.

С работниками других железных дорог СССР о соревнованиях в 1970–1980-е гг. заключались специальные договоры, в ходе выполнения которых проводились взаимные проверки выполнения взятых на себя обязательств. В итоге достигавшееся деловое сотрудничество соревновавшихся коллективов давало возможность творчески перенимать бесценный опыт.

Белорусские железнодорожники регулярно выступали с инициативами по развертыванию новых направлений в соревновании. Так, в марте 1978 г. они предложили организовать соревнование на магистральных СССР за бесперебойную и своевременную доставку грузов сельскому хозяйству, необходимых для своевременного проведения весенне-полевых и мелиоративных работ в колхозах и совхозах. Белорусские железнодорожники взяли обязательство за счет ускорения оборота подвижного состава и увеличения статической нагрузки вагонов на ось высвободить для дополнительной погрузки 20 тысяч вагонов [4]. Министерство путей сообщения СССР и ЦК профсоюза одобрили инициативу белорусских железнодорожников и рекомендовали ее для распространения на других магистральных.

На автотранспорте Белорусской ССР в 1970-е гг. наиболее известным было соревнование за увеличение пробега автомобилей семейства «МАЗ-500А», где победителями в 1978 г. вышли Минское городское управление грузового автотранспорта и Витебское областное управление автотранспорта. В 1979 г. работники соревновались за повышение эффективности производства и качества работы, увеличение ресурса автопарка, снижение трудоемкости технического обслуживания и ремонта автомобилей. В четвертом автокомбинате Минска Герой Социалистического Труда И.А. Белостоцкий включился в соревнование за продление срока службы автомобилей Минского автозаво-

да. Он обязался и довел пробег своего МАЗа без капитального ремонта до 300 тысяч километров [5].

Бывший партизан и фронтовик из г. Бреста В.И. Гресь первый в своем автокомбинате начал работать на «МАЗ-200» с двумя прицепами и распространил с помощью соревнования свой опыт на всю республику. Этот передовой водитель на шесть месяцев раньше срока выполнил свое пятилетнее задание 1976–1980 гг. и перевез к 1979 г. сверх плана 3650 тонн груза. За достигнутые успехи ему было присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда [5, с. 54]. Передовыми водителями, добившимися высоких результатов в соревновании за увеличение межремонтного пробега автомобилей «МАЗ-500А», были Герой Социалистического Труда Н.Л. Цветков, кавалер ордена Трудового Красного Знамени Н.А. Малиновский из Минска, кавалеры ордена Трудовой Славы III степени А.А. Шпаковский из Могилева и Н.Н. Корзун из Гродно.

Моральное поощрение победителей соревнования тесно переплеталось с материальным в каждом секторе транспорта. Так, в 1978 г. за успешное выполнение заданий более 50 ремонтных рабочих и инженерно-технических работников республики были награждены значком «Отличник социалистического соревнования автотранспорта БССР» и ценными памятными подарками [5, с. 57].

Среди речников Белорусской ССР лучших результатов во Всесоюзном социалистическом соревновании добился в 1976–1979 гг. коллектив Бобруйского порта, который был награжден переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ и занесен на Всесоюзную Доску почета. Успехи речников были достигнуты благодаря качественному труду работников плавсостава, рабочих портов, участков пути, инженеров и техников. Среди них отличился экипаж коммунистического труда пассажирского теплохода «Ракета-05», который возглавлял капитан, Герой Социалистического труда Н.В. Гладков, комплексная бригада Могилевского порта В.С. Ярмолича, командир земснаряда ВД-14 Мозырского технического участка пути К.Ф. Коцубо, капитан буксирного теплохода ВТ-0314 Витебского порта В.М. Авдусин, капитан теплохода «Зарница» Гродненского порта П.С. Колесник [6].

В Белорусском управлении гражданской авиации успехами в соревновании в 1970-е гг. отличился командир передового экипажа, Герой Социалистического Труда В.С. Ползунов. Более 100 человек были удостоены знака «Отличник Аэрофлота», а свыше 3 тысяч носили звание ударника коммунистического труда.

В 1980-е гг. транспортники республики продолжали развивать и использовать заложенные в соревновании возможности. Для развития соревнования смежников совместным решением коллегий министерств путей сообщения, морского флота СССР, речного флота РСФСР, автомобильного транспорта РСФСР и президиумов соответствующих ЦК профсоюзов в 1981 г. были утверждены Условия соревнования коллективов

транспортных узлов с учреждением для победителей 30 почетных дипломов. что было поддержано в Белорусской ССР [7, л. 15].

Профсоюзы республики всемерно поддерживали и развивали всесоюзные инициативы. В 1982 г. к ним относились творческое содружество моряков, железнодорожников, автомобилистов и речников Ленинградского транспортного узла; производственных коллективов Челябинской области по сокращению простоев вагонов под грузовыми операциями и обеспечению их сохранности; Московской железной дороги по ускорению перевозки грузов за счет увеличения веса и длины поездов; предприятий железнодорожного транспорта и промышленности Львовской области по эффективному использованию вагонов [8, л. 29]. С помощью данных инициатив на транспорте сокращались потери, увеличивалась производительность труда, ускорялось продвижение поездов, росли объемы перевозок.

Непременным условием соревнования транспортников стало выполнение показателей по экономии и бережливости. Большой трудовой подъем вызвало у железнодорожников одобрение инициативы коллективов предприятий Московской железной дороги, промышленности и строительства, которые в 1983 г. обязались обеспечить исправное состояние каждого отправляемого из станции вагона и контейнера [9, л. 36]. В соревновании работников Минского транспортного узла в 1987 г. родился почин под девизом «За образцовый сервис от кассы до вагона».

Транспортниками во 2-й половине 1980-х гг. был накоплен значительный опыт организации соревнования за увеличение пропускной способности пограничных железнодорожных станций и железнодорожных переходов, ускорение оборота вагонов и обработке судов, обеспечение сохранности грузов при их погрузке и разгрузке, улучшение обслуживания пассажиров на международных авиалиниях и маршрутах [10, л. 7]. Одной из главных задач в организации соревнования транспортники в 1987 г. считали усиление координации своей работы, улучшение взаимодействия с объединениями и предприятиями. Преодолению недостатков содействовало внедрение непрерывных планов-графиков на основе единого технологического процесса.

На пассажирском автотранспорте в 1980-е гг. получило широкое распространение соревнование за право быть удостоенным знака «Гарантирую отличное обслуживание», за звание образцовых экипажей, колонн, бригад. Наибольший размах это соревнование получило на пассажирских автопредприятиях Минска. На Витебском автокомбинате № 1 в 1980 г. была хорошо известна бригада А.М. Иванова. Она выступала с почином довести пробег автомобилей «МАЗ-500» с прицепами до 300 тысяч километров без капитального ремонта – что на 50 тысяч километров больше, чем было определено положением о соревновании хозяйств облавтоуправления.

На речном транспорте республики соревнование применялось, чтобы распространить метод совмеще-

ние профессий. На речном флоте члены практически всех экипажей в 1980-е гг. совмещали профессии палубного и машинного состава. Внедрялись бригадные формы организации труда на судоремонтных заводах, принципы хозрасчета в рабочих коллективах.

В гражданской авиации проводилось соревнование за перевыполнение плановых заданий по всем количественным и качественным показателям. Использовались методы ударных трудовых вахт в честь юбилеев освобождения Белорусской ССР от немецко-фашистских захватчиков. В 1980-е гг. применялся лозунг «Каждому рейсу – наивысшую производительность и отличное выполнение полета по нормативам летных оценок» и «За образцовый авиасервис от кассы до салона самолета». Тем не менее, необходимо отметить, что в конце перестройки (1985–1991 гг.) в условиях социально-экономического спада во всех советских республиках проведение соревнования или прекратилось или стало носить формальный характер, что было вызвано многочисленными объективными и субъективными факторами.

Заключение. Усилия органов власти, партийных органов и профсоюзов Белорусской ССР по организации соревнования среди работников транспортных предприятий в изучаемый период зависели от политики государства, которое стремилось путем интенсификации труда повысить объемы и качество грузовых и пассажирских перевозок. Именно соревнование среди работников предприятий было одним из главных и эффективных средств повышения интенсификации их труда вплоть до социально-экономического кризиса в конце перестройки.

Литература

1. Железная дорога Беларуси: История и современность / В.Г. Рахманько [и др.]; под общ. ред. В.Г. Рахманько. – Минск: ОДО «Триолета», 2001. – 488 с.
2. Молокович, В. Соревнование – это движение вперед / В. Молокович // Железнодорожник Белоруссии. – 1978. – 23 марта. – С. 2.
3. Обуховский, А. Улучшать организацию, повышать действенность / А. Обуховский // Железнодорожник Белоруссии. – 1978. – 19 янв. – С. 2.
4. Яценко, Г. Инициатива одобрена / Г. Яценко // Железнодорожник Белоруссии. – 1978. – 11 марта. – С. 1.
5. Алферчик, Н. Автотранспорту – высокую эффективность / Н. Алферчик // Коммунист Белоруссии. – 1979. – № 2. – С. 53–59.
6. Корчевский, А. Голубые магистрали республики / А. Корчевский // Политинформатор и агитатор. – 1979. – № 11. – С. 31–32.
7. Государственный архив Минской области (ГАМн) – Ф. 2. Оп. 9. Д. 3868.
8. Государственный архив Могилевской области (ГАМо) – Ф. 2933. Оп. 1. Д. 414.
9. Государственный архив Гомельской области (ГАГм). – Ф. 1950. Оп. 1. Д. 972.
10. Зональный государственный архив в г. Барановичи. – Ф. 479. Оп. 1. Д. 387.

Поступила в редакцию 08.10.2021