

НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ НАУК БЕЛАРУСИ
Государственное научное учреждение
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ

Мандрик Иван Владимирович

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ БЕЛАРУСИ:
КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА, ОБЩЕСТВЕННО-
ПОЛИТИЧЕСКАЯ ЖИЗНЬ (1971-1991 ГГ.)**

07.00.02 – отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
доктора исторических наук

Минск – 2004

Работа выполнена в Учреждении образования Федерации профсоюзов Беларуси
«Международный институт трудовых и социальных отношений»

Научный консультант - доктор исторических наук, профессор
Сташкевич Николай Стефанович,
Государственное научное учреждение «Институт
истории Национальной академии наук Беларуси»,
и.о. директора

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, профессор
Михчюк Владимир Николаевич, Учрежденн
образования «Академия управления при
Президенте Республики Беларусь», директор центра
государственной кадровой политики

доктор исторических наук, профессор
Лыч Леонид Михайлович, Государственное
научное учреждение «Институт истории
Национальной академии наук Беларуси», отдел
национально-культурного развития Беларуси

доктор исторических наук, профессор
Кузнецов Николай Васильевич, Учреждение
образования «Белорусский государственный
экономический университет», кафедра политологии

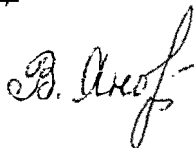
Оппонирующая организация - Учреждение образования «Могилевский
государственный университет имени
Аркадия Кулешова»

Защита состоится «5» ноября 2004 года в 12:00 часов на заседании
Совета (Д 01.40.01) по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора
исторических наук в Институте истории НАН Беларуси (220072, г. Минск,
ул. Академическая, д. 1; тел. ученого секретаря: (8-017)284-18-39)

С диссертацией можно ознакомиться в Центральной научной библиотеке имени
Я. Коласа НАН Беларуси (г. Минск, ул. Сурганова, д. 15)

Автореферат разослан «28» сентября 2004 года.

Ученый секретарь Совета
по защите диссертаций
кандидат исторических наук, доцент

 В. В. Яновская

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертации. Железнодорожники страны занимают особое место в социальной структуре белорусского общества. По своей сущности они образуют специфическую социально-профессиональную группу, отличаются высокой организованностью и развитыми корпоративными связями. В период 70–80-х годов XX столетия железнодорожный транспорт оказывал существенное влияние на развитие народного хозяйства. Ни одна крупномасштабная общегосударственная задача не могла быть решена без участия железнодорожников. Обеспечивая 85 процентов грузовых и около 50 процентов пассажирских перевозок республики, они тем самым способствовали структурным сдвигам в размещении производства и населения, укреплению обороноспособности государства, повышению степени международной интеграции и кооперации, развитию массового туризма и культурного обмена.

Проблема развития железнодорожного транспорта, роль работников этой отрасли в социально-экономическом, политическом и культурном развитии государства столь велика, что в историографии многих стран, в том числе соседних России и Украины, она уже оформилась в отдельную отрасль исторической науки. На этом фоне белорусская историография выглядит значительно слабее. Тема развития железнодорожного транспорта БССР в 1971–1991 годах с выделением здесь вопросов кадрового состава, форм общественно-политической жизни и идеологической работы в трудовых коллективах не была предметом комплексного специального исследования отечественной исторической науки.

Остались практически не изученными требующие самого пристального к себе внимания вопросы подготовки и повышения квалификации рабочих ведущих и массовых железнодорожных профессий, подбора и выдвижения руководителей и специалистов, совершенствования и организации трудовых и технологических процессов.

Коренного пересмотра требуют сложившиеся в прежние годы теоретические положения о деятельности первичных структур правящей партии, профсоюзных, других общественных формирований, функционирующих в производственных подразделениях железнодорожного транспорта. Не учтены далеко не однозначные тенденции в деятельности этих звеньев по развитию производства и совершенствованию квалификационно-профессионального состава кадров, не раскрыто влияние средств идеологического воздействия на состояние общественного сознания и его трансформацию. Поэтому очень важно на основе архивных материалов в контексте современных взглядов глубоко и обстоятельно раскрыть деятельность белорусских железнодорожников, выявить и проанализировать примеры рациональных и действенных решений, увидеть ошибки, что поможет нынешнему руководству страны и Белорусской железной дороги определить стратегию и тактику действий на очередном этапе в решении кадровой проблемы, организации общественно-политической жизни в трудовых коллективах.

Связь работы с крупными научными программами, темами. Тема диссертационного исследования является частью Государственной программы фун-

даментальных исследований на 2003–2005 гг. «Исследования истории, искусства, фольклора, этнокультурных традиций Беларуси в контексте славянских культур, Европейской цивилизации, глобального развития и этноконфессиональных процессов в современном мире (история и культура, 12)». Утверждена Президиумом НАРБ 29.09.2003 года № 89. Госрегистрация № 20021020. Сроки исполнения 2003–2005гг.

Цель и задачи исследования. Целью настоящего диссертационного исследования является изучение процесса совершенствования кадрового состава и состояния общественно-политической жизни на предприятиях железнодорожного транспорта БССР в 1971–1991 годах; выявление и объяснение закономерностей, регулярно проистекающих в трудовых коллективах на протяжении этого периода; раскрытие форм и методов деятельности руководства и общественных формирований предприятий с выделением тех форм и методов, что выдержали проверку временем, оказались наиболее жизненными и могут отвечать назревшим производственным задачам в настоящее время.

В соответствии с поставленной целью автор решает в исследовании следующие основные задачи:

- ввести в научный оборот новые архивные материалы, раскрывающие кадровую политику и общественно-политическую жизнь белорусских железнодорожников;
- охарактеризовать сущность партийно-государственной политики в сфере железнодорожного транспорта и ее соответствия тем задачам, которые решались в хозяйственном комплексе республики;
- обобщить и показать практику планомерной подготовки рабочих ведущих и массовых профессий для этой отрасли, рост их культурно-технического уровня;
- раскрыть систему подготовки, подбора, воспитания и продвижения руководящих кадров и специалистов на Белорусской железной дороге;
- определить действующие на протяжении двадцати лет факторы, побуждающие белорусских железнодорожников на поиск и внедрение эффективных форм организации перевозок и стимулирования труда;
- установить и показать место и роль партийных, профсоюзных, комсомольских и иных общественных организаций в выполнении государственных планов и воспитании трудящихся;
- выявить и объяснить причины чрезмерного смещения акцентов в работе политических и общественных структур на организацию производства и тем самым отхода их от выполнения своих непосредственных функций;
- выяснить непосредственную взаимосвязь выполнения программ социально-экономического развития, повышения социально-культурного уровня железнодорожников с результатами производственной деятельности;
- раскрыть совместную работу руководства, партийных, профсоюзных, комсомольских и иных организаций по совершенствованию взаимоотношений между членами коллектива, формированию и развитию оптимального внутреннего климата в нем;

- выявить положительные и отрицательные стороны действовавшей системы воспитания работников, определить в практике усовершенствования идейно-воспитательной работы по формированию мировоззренческих и нравственных критериев и идеалов то, что соответствовало бы общественным взглядам и установкам, потребностям социально-экономического развития на данном этапе;
- обобщить практику работы руководства и общественных формирований по укреплению трудовой дисциплины, показать сложности этой проблемы и эффективные пути ее решения.

Объект и предмет исследования. Объектом диссертационного исследования является кадровая политика и общественно-политическая жизнь в Белорусской ССР в 70–80-х годах XX столетия. **Предметом** исследования – состояние и проблемы подготовки кадров ведущих и массовых профессий, руководителей, специалистов железнодорожного транспорта республики, участие тружеников стальных магистралей в общественно-политической жизни.

Объект и предмет исследования находятся в полном соответствии с целью и задачами диссертационной работы.

Хронологические рамки исследования. Для исследования определен период 1971–1991 годы. Это обусловлено, во-первых, тем, что в пределах данного периода на железнодорожном транспорте Беларуси произошли во многих значениях позитивные сдвиги социально-экономического, научно-технического и культурного характера. Во-вторых, учитывалось, что период 70–80-х годов заслуживает особого критического осмысления и обобщения, поскольку на данном этапе с огромной силой проявлялись действия механизма торможения и сформировались предпосылки для стремительного перехода к новой обстановке.

Гипотеза: *Устойчивое развитие железнодорожного транспорта Беларуси в составе единой сети дорог СССР в 70–80-х годах обусловлено системной работой по подготовке кадров, гибким сочетанием императивных методов управления с научными формами организации труда, внедрением прогрессивных технологических решений и многообразием форм воспитательной работы.*

Методология и методы проведенного исследования. Методологическую основу исследования составляют *принципы объективности, историзма, системности, социальности.*

Политика в области железнодорожного транспорта рассматривается в развитии и во взаимосвязи с другими производственными, а также социальными факторами, с учетом внутренних противоречий, количественных и качественных изменений в жизни общества. Для выявления социально-психологических факторов, влияющих на эффективность производства и качество труда, широко использовался метод анкетирования, что отражено в тексте диссертации и в приложении.

Большой объем исторического материала обусловил необходимость применения методов анализа и синтеза. В том случае, когда решения носили общий или абстрактный характер, использовался метод перемещения от общего к конкретному, что позволило охарактеризовать не только принимаемые решения, но и показать их конкретную реализацию на практике.

Небольшой исторический период, отделяющий нас от прошлого, позволяет видеть объект в ретроспективе, достаточной для его анализа.

Специфика темы поставила перед автором задачу: провести не только макроисторическое исследование (история огромной отрасли), но и микроисторическое (влияние политики на судьбы отдельных людей).

Хронологические рамки исследования смыкаются с современностью, поэтому в работе делается попытка найти границу между прошлым и настоящим. При таком подходе автор опирался на принципы историзма.

В целом в применении различных исследовательских методов и приемов автор руководствовался комплексным подходом к историческому познанию. Он попытался преодолеть упрощенную, вульгарную трактовку истории как сплошного триумфального шествия, состоящего из бесконечной череды побед и свершений, как процесса, где не было места противоречиям, серьезным трудностям, драматическим ситуациям, противоборству различных тенденций. Автор показывал то, что существовало на практике, а не то, что могло бы быть, если бы система «работала» в соответствии с желанием отдельных историков и политиков. Правдивость изложения в исследовании опирается на принцип противоречия, который рассматривается как средство разрешения накапливающихся в обществе и несвоевременного разрешаемых экономических, политических и социальных проблем.

Научная новизна и значимость полученных результатов. Новизна диссертации и научная значимость полученных результатов заключаются, прежде всего, в самом выборе проблемы, которая, несмотря на ее большое политическое и историческое значение, не только не нашла должного отражения, но в данной постановке в современной литературе даже не рассматривалась.

Здесь в обобщенном виде раскрывается взаимодействие государственных и партийных структур в определении и реализации кадровой политики, общественно-политическая жизнь белорусских железнодорожников в 70–80-е годы XX столетия. Рассматривается комплекс вопросов, связанных с подготовкой рабочих ведущих и массовых профессий. Излагаются также причины складывавшихся деформаций во внутрипартийной жизни, кризисные явления в идеологии политической организации, что отрицательно отразилось на деятельности партийных, профсоюзных, комсомольских и других общественных организаций железнодорожного транспорта.

В диссертации заполняются имеющиеся пробелы в исторических знаниях (в определенной степени и в политологических) о месте и роли политических партий в становлении гражданского общества, значении многопартийной системы для республики. Научная значимость и практическая новизна исследования состоит в возможности усовершенствования современных экономических и политических процессов в Республике Беларусь на основе творческого использования положительного опыта прежних лет.

Выводы и обобщения направлены на стимулирование дальнейшей научной разработки данной проблемы по более поздним периодам, что очень важно для успешного формирования конкурентоспособной на международном и внутреннем рынке транспортной системы Республики Беларусь.

Научная потребность в изучении данной проблемы усиливается тем, что многие новшества, впервые опробованные на Белорусской железной дороге (маршрутизация перевозок, вождение грузовых поездов двухсекционными тепловозами в одно лицо без помощника машиниста, совмещение профессий и т. п.), вызывали и вызывают различные толкования среди ученых и практиков.

Изучение и обобщение накопленного белорусскими железнодорожниками опыта имеет важное практическое значение еще и потому, что в современных условиях наряду с резкой политической активностью отстают трудовая инициатива и производственная дисциплина, медленно идет ликвидация бюрократизма. Вместе с приватизацией и развитием бизнеса происходит отчуждение масс от управления производством, у отдаленных групп экономически активного населения растет социальное недовольство.

Практическая значимость полученных результатов. Опыт, применявшийся железнодорожниками Беларуси в развитии производства, социальной сферы, видении различных аспектов и сторон этой проблемы, выявлении многообразия и противоречивости происходивших процессов, позволил автору предложить научно обоснованные рекомендации для использования их на практике. Выводы и рекомендации исследования уже используются руководством ряда предприятий и организаций железнодорожного транспорта, их общественными организациями для повышения организационно-политического потенциала трудовых коллективов, активного влияния на процесс их обновления и ускорения социально-экономического развития, а также применяются в педагогическом процессе вузов Витебской области.

Обобщенный автором материал о деятельности совета по экономическому образованию на предприятиях отрасли в 1982 году был одобрен дорожным центром научно-технической информации Белорусской железной дороги, получил внедрение в ее трудовых коллективах.

Результаты исследования использованы при разработке программы «Гісторыя Беларусі (у кантэксце сусветнай цывілізацыі)», истории общественных движений и политических партий на юридическом и экономическом факультете МИТСО, а также при подготовке методических пособий по этим предметам. Они широко применяются преподавателями и студентами в учебном процессе.

Материалы исследования могут оказать помощь при подготовке и написании истории развития транспортной системы Республики Беларусь как в целом, так и ее отдельных крупных узлов, истории профсоюзных организаций и других общественных формирований. Полезным может быть данное исследование при разработке нормативных курсов в железнодорожных учебных заведениях, на факультетах повышения квалификации, в лекционной работе. Они могут быть полезны не только ученым, преподавателям, аспирантам и студентам, работникам железнодорожного транспорта, но и тем, кто профессионально занят практической политической деятельностью, кого волнуют современные проблемы политической стратегии и тактики.

Основные положения диссертации, выносимые на защиту:

1. Партийно-государственная политика в области железнодорожного транспорта заключалась в создании высокоэффективной транспортной отрасли, беспре-

ребойно обеспечивающей ускоренное развитие республики. Она формировалась в соответствии с требованиями социалистического централизованного планового хозяйства: с одной стороны, развитие железнодорожной отрасли осуществлялось с учетом экономических пропорций и тенденций развития народного хозяйства республики в целом при масштабном строительстве индустриальных объектов, относительно высоких показателях роста промышленного производства, постоянном повышении культурно-технического уровня населения; с другой – данная отрасль, ее работники подвергались воздействию кризисных явлений в экономической и социально-политической жизни республики.

2. В период 70–80-х годов в БССР в результате консолидированных усилий государства и предприятий железнодорожного транспорта еще более упрочилась системная и планомерная подготовка рабочих кадров, обеспечивалось профессионально-квалификационное продвижение их на основе постоянного роста общеобразовательного, профессионального и культурно-технического уровня. Закрепление рабочих с общим средним и средним специальным образованием на производстве, формирование стабильных трудовых коллективов обуславливалось постоянным внедрением передовой техники и прогрессивных технологических процессов.

3. Сложившаяся система подбора, воспитания и продвижения руководящих кадров на железнодорожном транспорте являлась составной частью общей партийно-государственной кадровой политики, проводимой в республике и стране. Она была политически ориентированной, целостной, стабильной, строилась на принципах ранжирования должностей и подчиненности. Для подготовки руководителей и специалистов железнодорожного транспорта были характерны доступность и фундаментальность образования, его высокий уровень, правильное соотношение между численностью выпускников вузов и техникумов. Подбор руководителей предприятий через резерв кадров базировался на научном подходе, основными элементами которого были плановость, объективность оценки деловых и личностных качеств.

4. В работе железнодорожного транспорта имелись серьезные трудности, его развитие шло неравномерно (наряду с внедрением новой техники и передовых технологий использовался малоквалифицированный ручной труд), поэтому постепенно приходилось вводить в действие стимулы, направленные на повышение личной заинтересованности в высокопроизводительном труде.

Ведущее положение Белорусской железной дороги среди всех дорог Министерства путей сообщения СССР обеспечивалось тем, что даже в рамках многочисленных регламентаций ее трудовые коллективы успевали многое делать по совершенствованию эксплуатационной деятельности.

Степень удовлетворения потребностей народного хозяйства и пассажиров в перевозках находилась в прямой зависимости от организации производства и условий труда. Состояние производственно-бытовой и социальной инфраструктуры оказывало стимулирующее влияние на развитие трудовой активности и повышение культурно-технического уровня работников.

5. Производственный принцип построения КПБ-КПСС являлся, как никогда ранее, наиважнейшим условием ее деятельности. Этим принципом руководство-

вались и партийные организации трудовых коллективов. Рассматривая проблемы производства, условия труда, его оплаты, выявляя узкие места в перевозочном процессе, выступая за формирование прогрессивных экономических отношений внутри предприятия, многие первичные партийные организации старались большое внимание уделять воспитанию железнодорожников и их семей. Этим самым партийные организации вместе с другими общественными формированиями органично вписывались в структурные рамки трудовых коллективов, способствуя их развитию. Однако чрезмерный экономический уклон в деятельности первичных партийных организаций сужал их политическую функцию, приближая тем самым к профессиональным союзам.

6. Поскольку формирование рядов правящей партии осуществлялось путем регулирования по социальному и профессиональному признакам, на железнодорожном транспорте как ведущей отрасли республики имелась сравнительно высокая доля членов КПБ-КПСС с большим перевесом в их численности коммунистов-рабочих. Многие коммунисты-железнодорожники пользовались авторитетом в среде своих коллективов, были лидерами общественного сектора, сознательно и творчески относились к труду. С учетом этого легко объясняются положительные достижения в работе железнодорожного транспорта.

Однако нарушение принципа строгого индивидуального подхода при приеме новых членов партии, отсутствие у некоторых из них необходимого политического опыта, твердого идейного убеждения девальвировали звание члена партии, порождали пассивность, низкую самоорганизацию, бездуховность.

7. На протяжении 70–80-х годов в КПБ-КПСС действовали две тенденции: демократическая и консервативно-бюрократическая с преобладанием второй из-за слабости представителей демократической части партии (первичные организации, рядовые коммунисты). Выступая за установление подлинного демократизма, открытости и гласности, при гиперцентрализме и авторитарности в партийном строительстве, первичные организации не могли эффективно влиять на формирование политической линии партии, на позиции центрального руководства КПБ-КПСС.

Правящая партия не выполнила главного своего требования: постоянно совершенствовать практическую деятельность по развитию демократического процесса в рамках советского общества. Вместо того, чтобы служить мощным противовесом бюрократическим тенденциям в обществе, она всячески содействовала укреплению административно-командной системы. Преобладание в партийном строительстве негативных явлений привело КПБ-КПСС в 90-е годы к поражению.

8. Идеологическая работа рассматривалась в это время как особо важная сфера деятельности правящей партии. В ее основе лежали общечеловеческие ценности, мотивы, побуждающие человека к действию в интересах государства. С ее помощью на человека оказывалось воздействие с целью воспитания у него сознательности, формирования научного мировоззрения, правильного восприятия производимой властью внутренней и внешней политики.

Действенность идеологической работы проявлялась в большей степени тогда, когда усилия всех ее форм концентрировались на достижении намеченных

целей, когда она велась с учетом жизненных реалий, строилась на плюралистических основах.

Идейно-политическое и экономическое воспитание железнодорожников способствовало подъему их культурно-технического уровня, социализации, прививало навыки критического отношения к существующей действительности.

В то же время в условиях абсолютизации государством консервативных политических концепций и доктрин, боязни отступить от них, недооценки индивидуальных качеств личности, оторванности идеологических и массово-политических мероприятий от реалий жизни усиливалось девальвирование официальной идеологии, порождало нигилистические настроения, апатию в определенных слоях населения. Эти тенденции проявлялись и среди отдельных категорий железнодорожников.

Главная причина, сдерживающая развитие идейно-теоретической и экономической подготовки железнодорожников, носила не местный, а общесоюзный характер.

Личный вклад соискателя. Диссертация выполнена самостоятельно. В процессе исследования изучен, систематизирован, проанализирован и впервые введен в научный оборот объемный архивный материал пятидесяти трех фондов Национального архива Республики Беларусь, государственных архивов пяти областей (кроме Гродненской) и архива Белорусской железной дороги.

Критическому анализу подвергнуты официальные документы, авторские работы, статистические материалы, периодическая печать того времени.

Изученные материалы позволили показать в обобщенном виде деятельность правящей партии по развитию железнодорожного транспорта республики, дать широкую панораму жизни трудовых коллективов, их общественных формирований, передовиков и новаторов отрасли республики, ввести новые понятия в историческую и политологическую науку.

Апробация результатов исследования. Научные выводы и практические рекомендации диссертации представлены автором в виде докладов и сообщений в рамках 20 международных и республиканских научных конференций и конгрессов в Москве, Минске, Витебске, четырех научных сессиях преподавателей и студентов в Витебске и Минске.

Опубликованность результатов. По теме диссертации опубликовано 3 монографии, книга (в соавторстве), где автору принадлежит два раздела, информационный листок о передовом производственно-техническом опыте, 19 статей в научных журналах и сборниках, 6 материалов и тезисов научных конференций, 1 статья в энциклопедическом издании, 2 учебно-методических пособия. Общий объем опубликованных работ составляет более 800 страниц.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, общей характеристики работы, 4-х глав, заключения, списка использованных источников и литературы, приложений. Полный объем диссертации составляет 230 страниц, в т.ч. список использованных источников и литературы 30 страниц (442 наименования), приложения – 12 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

В первой главе «Историография и источники» анализируются архивные материалы и печатные источники по теме.

Основную группу источников, используемых автором, составили архивные материалы 4-го фонда Национального архива Республики Беларусь и фондов Государственных архивов пяти областей (кроме Гродненской), архива Белорусской железной дороги. Основательно изучены документы, раскрывающие деятельность правительственных, советских, партийных, хозяйственных органов и общественных формирований в решении кадровой проблемы на Белорусской железной дороге, а также их влияние на общественно-политическую жизнь железнодорожников. Состав документов, содержащихся в фонде 4: протоколы заседаний, съездов, пленумов, бюро, секретариата ЦК КП Белоруссии, информация отделов ЦК, обкомов, горкомов и райкомов КП Белоруссии по вопросам развития народного хозяйства и воспитанию трудящихся. Здесь же переписка с партийными и хозяйственными органами о ходе выполнения плановых обязательств, справки об идеологической работе, справки о деятельности партийных организаций. Эти документы позволили выявить роль механизма принятия важнейших как для отрасли, так и для республики в целом решений, проследить многие исторически значимые события.

В силу того, что в едином народнохозяйственном комплексе БССР транспорт занимал ведущее место, а железнодорожный еще в значительной степени определял и уровень научно-технического прогресса республики, для подготовки съездов Компартии Белоруссии, на заседаниях бюро, в отделах ЦК накапливалась и готовилась ценная информация с полным анализом деятельности руководства Белорусской железной дороги, советов трудовых коллективов, партийных организаций, других общественных формирований.

В документах данных фондов имеются программы развития Белорусской железной дороги на 1971–1975, 1976–1980 годы, а также комплексные организационно-экономические и политические мероприятия по развитию отрасли в 1980–1985 годах и их пролонгация до 1990 года. В материалах содержится информация как об успехах, так и критические замечания, указания в адрес исполнителей, рекомендуемые пути исправления негативных явлений, что позволило автору сделать объективные выводы о работе предприятий и отдельных участков, назвать лучших представителей железнодорожного транспорта республики. Через данные архивные материалы в исследовании рассматриваются природа и характер внутрипартийных отношений, специфика их взаимодействий со всей системой производственных и общественных отношений.

Анализ документов этого уровня дал основание на следующее обобщение: они носят разноплановый характер, но преимущественно отражают хозяйственные вопросы: правящая партия никогда не ставила их на второй план. При изложении фактов и событий в постановлениях, справках, докладных записках использовался аналитический подход, что позволяет выявить роль механизма принятия важнейших как для отрасли, так и для республики в целом решений, проследить многие исторически значимые события.

В целом автор положительно оценивает содержание данных источников и считает, что и последующие исследователи, раскрывающие различные аспекты из

жизни республики 70–80-х годов XX столетия и более позднего периода, когда КПБ-КПСС была правящей, вряд ли смогут отойти от анализа протоколов партийно-хозяйственных активов, партийных собраний в трудовых коллективах, заседаний коллегиальных органов партии, различных отчетов, справок, докладных записок. Разработка и принятие этих руководящих документов в тех условиях, несомненно, оказывали влияние на общественные и производственные процессы.

Основную тенденцию развития железнодорожного транспорта отображают системно, научно и технически обработанные и сведенные в архивные дела документы (до 1987 года включительно), хранящиеся в архиве Белорусской железной дороги (АБЖД).

Анализ производственных показателей, положение в социальной сфере, состояние дисциплины труда, меры по ее укреплению, качественный состав производственного персонала, расширение хозяйственной самостоятельности предприятий, отказ от экстенсивной эксплуатации железной дороги, в том числе и через развитие социалистического соревнования, – далеко не полный перечень вопросов, раскрываемых в этих документах. При этом следует отметить: в них работа железнодорожников рассматривается чаще всего в критическом плане, с постановкой задач по обеспечению безопасности движения поездов, ритмичности доставки грузов. Можно полагать, что статистические данные, находящиеся в материалах архивов по данной отрасли, отличаются достаточно высокой достоверностью: перемещение грузов и пассажиров измерялось не одними стоимостными показателями (которые, при желании, легко поддаются изменениям в сторону увеличения), а наиболее точными – тонно- и пассажиро-километрами.

В целом архивные документы дают возможность исследователям сформулировать целостное представление о происходивших в эти годы событиях как в данной, так и в иных отраслях республики: в социальной сфере, культуре, политической жизни и т.д.

При работе с группой источников государственных архивов, архивом Белорусской железной дороги, публикациями в средствах массовой информации о деятельности железнодорожного транспорта Белоруссии автор учитывал, что в них вместе с рациональным содержанием присутствовали парадность, разного рода бюрократические ходы, одностороннее освещение описываемых событий, декретированный подход к партийной, а через нее и к экономической, деятельности, в то время как идеи оставались политическими и идеологическими ориентирами.

Различные аспекты развития железнодорожного транспорта как важнейшей отрасли республики, где трудилось более 120 тысяч человек, исследовались учеными, практическими работниками. Литературу, в которой анализируется состояние данной отрасли, условно можно разделить на две основные группы: научные труды технико-экономического направления и историко-партийный аспект железнодорожного транспорта.

Наиболее ценной в научном плане для раскрытия деятельности железнодорожников страны и республики является работа под редакцией И.В. Белова «Транспорт Страны Советов: итоги за 70 лет и перспективы развития»¹. В ней из-

¹ Белов И.В., Першанов В.А., Волков Б.А. и др.: Транспорт страны Советов: итоги за 70 лет и перспективы развития / Под ред. И.В. Белова. – М.: Транспорт, 1987. – 420 с.

лагаются общие проблемы транспортного конвейера, указано на главное предназначение его – служить мощным фактором развития экономики. В этом плане следует отметить также книгу «Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов» под редакцией министра путей сообщения Н.С. Конарева². В ней вместе с показом героических свершений многонационального отряда работников всех дорог СССР по обеспечению перевозками фронта и тыла в годы Великой Отечественной войны большое место уделяется и развитию железнодорожного транспорта в послевоенный период. Это второе издание книги. По сравнению с предыдущим здесь имеется новая глава об ускорении научно-технического прогресса на железнодорожном транспорте; о внедрении прогрессивных форм организации перевозок в 70–80-е годы, в том числе на Белорусской железной дороге, об увеличении производительности труда и повышении качества работы с меньшей численностью работающих.

Существенное влияние на характер и направление исследования истории железнодорожного транспорта СССР оказали труды Б.М. Загорского. Автор масштабно освещает вопросы научно-технического прогресса, производственной демократии, развития социалистического соревнования на предприятиях железнодорожного транспорта СССР. В его работах широко использованы данные социологического обследования, на основе которых сделаны выводы о техническом состоянии материальной базы, развитии и совершенствовании социальной инфраструктуры на крупных транспортных узлах, формах и методах воспитания железнодорожников³.

Большой вклад в исследование истории железнодорожного транспорта в республике внес Л.М. Лыч. Он является автором фундаментальных работ, в которых раскрываются значение этой крупной и высокопроизводительной отрасли для республики, динамика ее коренного технического перевооружения, формы совершенствования организации перевозочного процесса в 40–60-х годах.⁴

Ценные исторические сведения о становлении кадрового состава, развитии научно-технического прогресса и социальной структуры на Белорусской железной дороге имеются в 4-томном издании «История рабочего класса Белорусской ССР». В частности, в т. 4 «Рабочий класс на этапе совершенствования социализма (1961–1986)» авторы Л.М. Лыч, В.И. Новицкий анализируют проводимый в середине 80-х годов на Белорусской железной дороге экономический эксперимент и опыт Минского отделения по формированию и вождению тяжеловесных поездов⁵.

Из числа опубликованных работ и статей ученых, практических работников, отражающих различные аспекты деятельности железнодорожного транспорта рес-

² Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов / Под ред. Конарева Н.С. – 2-е изд., доп. – М.: Транспорт, 1987. – 591 с.

³ См., например: Загорский Б.М. Железнодорожный транспорт СССР в условиях развитого социализма. – М.: Транспорт, 1978. – 390 с.; Загорский Б.М. Научно-технический прогресс социального планирования на железнодорожном транспорте. – М.: Транспорт, 1986. – 317 с.; Загорский Б.М. Соревнование железнодорожников за коммунистический труд. – М.: Транспорт, 1969. – 213 с.

⁴ Лыч Л.М. Железнодорожники Белоруссии в годы семилетки (1958–1965). – Мн.: Наука и техника, 1966. – 84 с.; Лыч Л.М. Адаптуленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (верасень 1943 – 1970гг.). – Мн.: Навука і тэхніка, 1976. – 222 с.

⁵ История рабочего класса Белорусской ССР: В 4-х т. – Т.4. Рабочий класс БССР на этапе совершенствования социализма. – С.164 – С.186 / Ин-т истории АН БССР; редкол. тома: Марченко И.Е. (отв. ред. кол.) и др. – Мн.: Наука и техника, 1997. – С. 99–113, 309–327.

публики, необходимо отметить книгу «125 лет Белорусской железной дороге»⁶, где раскрыты этапы исторического развития производственных коллективов, отдельных цехов, участков бригад. Данная работа является продолжением книги «Белорусская магистраль накануне своего 100-летия. 1871–1971»⁷, в которой анализируется ход выполнения пятилетних планов и социалистических обязательств, характер преобразований в хозяйственной и социальной сфере, осуществление технического перевооружения на Белорусской железной дороге.

Заслуживает внимания книга «Витебское отделение Белорусской железной дороги. Этапы развития. Исторический очерк 1866–2001», раскрывающая историю развития железнодорожной транспортной системы в северной части республики.⁸ Здесь прослежена роль производственных коллективов и общественных организаций в повышении производительности труда, экономии материальных, финансовых и энергетических ресурсов, показаны инициаторы технического прогресса, лучшие люди железнодорожного транспорта. Этой же тематике посвящены диссертационные исследования Ю.М. Былинского, Г.И. Близнеца.⁹

Конкретно-исторический материал о железнодорожном транспорте содержится в брошюрах Е.Г. Гуцева, М.А. Полонского, П.А. Сычко, В.Г. Никитенко.¹⁰ Авторы их правильно раскрывают значение железнодорожного транспорта в народнохозяйственном комплексе БССР, методы партийно-государственного влияния на ее ведущую сферу экономики.

Значительное количество работ, посвященных железнодорожному транспорту СССР, его работникам, где раскрывается опыт предприятий и Белорусской железной дороги в целом на этапе 70–80-х годов, издано авторами за пределами республики. Тенденция сравнительного анализа функционирования транспортного конвейера по регионам прослеживается в работах И.В. Никольского, А.Г. Мушруба, Б.П. Гусарова, В.А. Скрипова, Т.В. Волковой, Н.В. Беседина, В.Г. Ярославцева, В.Ф. Воля, Т.Ф. Верховодовой, Б.Н. Аккасова, А.В. Паршина, А.Н. Трифонова.¹¹

⁶ Белоцкий П.В., Берлин Н.П., Бычек И.С. и др. Этапы большого пути. 125 лет Белорусской железной дороге. – Мн.: ДЦНТИ, 1996. – 145 с.

⁷ Белорусская магистраль накануне своего 100-летия. 1871–1971. – Мн.: ДЦНТИ, 1970. – 22 с.

⁸ Витебское отделение Белорусской железной дороги. Этапы развития. Исторический очерк 1866–2001. – УПП «Витебская областная типография», 2000. – 543 с.

⁹ Былинский Ю.М. Метод маршрутизации перевозок грузов на Белорусской железной дороге и пути его развития в автоматизированной системе управления перевозочным процессом: Автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.08 / ЛГУ. – Ленинград, 1980. – 22 с.; Блинец Г.И. Деятельность Компартии Белоруссии по подготовке и воспитанию кадров железнодорожного транспорта республики в 1966–1979 гг.: Автореф. дис. ... канд. истор. наук: 07.00.01 / Бел. гос. ун-т. – Мн., 1990. – 22 с.

¹⁰ Гуцев Е.Г., Полонский М.А. Транспорт БССР в семилетке. – Мн.: ДЦНТИ, 1971. – 87 с.; Сычко П.А. Ленин и технический прогресс на железнодорожном транспорте. – Гомель: БНИЖТ, 1970. – 24 с.; Никитенко В.Г., Гуцев Е.Г. Транспорт в народнохозяйственном комплексе БССР. – Мн.: Транспорт, 1978. – 144 с.

¹¹ Никольский И.В. География транспорта СССР. – М.: МГУ, 1978. – 286 с.; Дисциплина труда на железнодорожном транспорте / Мушруб А.Г., Гусаров Б.П., Скрипов В.А. и др. – М.: Транспорт, 1988. – С.118.; Волкова Т.В. Рабочие свердловской железной дороги в годы X пятилетки (1976–1980 гг.): Автореф. дис. ... канд. истор. наук: 07.00.02 / Свердлов. гос. ун-т. – Свердловск, 1989. – 21 с.; Беседин Н.В. Деятельность партийных организаций Украины по внедрению науки и техники на железнодорожном транспорте (1976–1980 гг.): Автореф. дис. ... канд. истор. наук: 07.00.02 / Хар. гос. пед. ин-т. – Харьков, 1989. – 23 с.; Ярославцев В.Г. Деятельность партийных организаций Западной Сибири по развитию общественно-политической и трудовой активности работников железнодорожного транспорта (1966–1975 гг.): Автореф. дис. ... канд. истор. наук: 07.00.02 / НГУ. – Новосибирск, 1990. – 23 с.; Воля В.Ф. Повышение эффективности транспортно-экономических связей региона: Автореф. дис. ... канд. эконом. наук: 08.00.05 / АОН при ЦК КПСС. – М., 1987. – 21 с.; Верховодова Т.Ф. Рациональное развитие транспорта региона (на примере Горьковской области): Автореф. дис. ... канд. эконом. наук: 08.00.05 / АОН при ЦК КПСС. – М., 1986. – 22

Авторы анализируют факторы, которые позволяют железнодорожникам своевременно обеспечивать народное хозяйство в перевозках грузов и пассажиров, опираясь на рост производственной активности работников транспортного конвейера. В их книгах раскрыты также формы участия рабочих в управлении производством через постоянно действующие производственные совещания, рабочие собрания, движения рационализаторов и изобретателей. Как видно, проблемы функционирования железнодорожного транспорта, производственной и общественной жизни его работников привлекали внимание ученых многих регионов СССР. География представленных ими работ широка: от Северного Кавказа до Дальнего Востока.

Для нашего исследования эти работы важны в том плане, что в каждой из них подтверждается ценность белорусского эксперимента, другие инициативы и починны, возникшие на Белорусской магистрали, которые, по их мнению, расширяли экономическую самостоятельность предприятий, развивали инициативу, увеличивали материальную заинтересованность трудовых коллективов.

Положительную оценку опыту белорусских железнодорожников дают также авторы С. Ваганов и М. Щербаченко, Г. Огородов.¹² В их работах проведен анализ этого экономического эксперимента, с научных позиций обобщены итоги его внедрения. Показано, что инициатива руководства Белорусской железной дороги, поддерживаемая на местах, привела к существенным изменениям: значительно возросла производительность труда, увеличилась заработная плата, более благоприятным стал нравственный климат в железнодорожных коллективах, возросли возможности в развитии материальной базы, культурно-просветительных и спортивно-оздоровительных учреждений. Эти полезные для науки работы написаны в доперестроечный или близкий к нему период, только поэтому обобщение и выводы по рассматриваемым аспектам не могли быть сделаны с учетом новых оценок.

С позиций современной исторической науки проанализирован советский этап в развитии экономики, науки, культуры, общественно-политический процесс, место правящей партии в системе советской власти в более поздних работах «Беларусь на мяжи тысячагоддзяў», авторы М.В. Кузнецов, И.У. Пирожник, И.М. Абрамов, Г.М. Пашковский, А.В. Козлович, Е.М. Бобосов, Г.Е. Корзенко, А.Н. Данилов и другие¹³, и «Бальшавіцкая сістэма ўлады на Беларусі», автор М.П. Касцюк¹⁴, где сложившаяся система власти характеризуется в широком историческом контексте. Авторы видят созидательные и отрицательные стороны этой формы управления, раскрывают применяемые методы в достижении поставленных целей. Эти работы, как и некоторые другие, важны для нас тем, что в них анализируются реальные процессы и тенденции, наблюдающиеся в советском обществе, в том

с.; Аксаков Б.Н. Деятельность компартии Казахстана по дальнейшему развитию и техническому усовершенствованию железнодорожного транспорта республики (1946–1960гг.): Автореф. дис. ... канд. истор. наук: 07.00.02 / Каз. гос. ун-т. – Алма-Ата, 1990. – 21 с.; Паршин А.В. Деятельность КПСС по повышению идейно-политического уровня и творческой активности железнодорожников в 1961–1970 гг. (на материалах Сев. Кавказа): Автореф. дис. ... канд. истор. наук: 07.00.01 / Рост. пед. ин-т. – Ростов-на-Дону, 1977. – 23 с.; Трифонов А.Н. Партийно-политическая работа на железнодорожном транспорте в 1966–1970 гг. (на материалах Октябрьской железной дороги): Автореф. дис. ... канд. истор. наук: 07.00.01 / Петрозав. пед. ин-т. – Петрозаводск, 1975. – 22 с.

¹² Ваганов С., Щербаченко М. Людей меньше – дела больше (об экономическом эксперименте на Белорусской железной дороге), Ускорение: актуальные проблемы социально-экономического развития. – М.: Техника. – Вып. 4, 1987. – С. 177–183.; Огородов Г. Белорусский опыт в практику // Комс. Узбекистана. – 1986. – 17 мая. – С. 4.

¹³ Беларусь на мяжи тысячагоддзяў. – Мн.: БелЭн, 2000. – 432 с.: ил.

¹⁴ Касцюк М. Бальшавіцкая сістэма ўлады на Беларусі. – Мн.: ВП «Экаперспектыва», 2000. – 308 с.

числе в 70–80-х годах. Они только опосредованно касаются отрасли народного хозяйства, что является объектом нашего исследования. Поэтому основная задача, которая стояла перед диссертантом, заключалась в том, чтобы восполнить данный пробел, изучить и системно изложить состояние кадровой политики и общественно-политической жизни на железнодорожном транспорте в 1971–1991 годы.

Вторая глава **«Кадры железнодорожного транспорта. Поиск путей повышения эффективности использования трудовых ресурсов»** посвящена раскрытию тенденций в общеобразовательной и профессиональной подготовке железнодорожников и применению ими эффективных форм организации перевозок и стимулирования труда, анализу состава кадров ведущих и массовых профессий, хозяйственных руководителей и специалистов.

Использованные автором методы диссертационного исследования привели к выводу, что в 70–80-х годах в нужных объемах шла подготовка рабочих массовых железнодорожных профессий. Каждое предприятие имело план профессиональной ориентации и приема молодежи. Подготовка машинистов, слесарей по ремонту тепловозов и вагонов, осмотрщиков пути, проводников вагонов и других 50 основных специальностей готовили профессионально-технические училища, железнодорожные профессионально-технические школы в Барановичах, Гомеле и Могилеве. Основная часть кадров массовых профессий получила профессиональную подготовку путем прикрепления учеников к высококвалифицированным рабочим, бригадирам и мастерам. Таким методом ежегодно получало железнодорожную профессию примерно 6,5 тысячи человек, что составляло 70 процентов от общего числа обученных. Вся эта работа осуществлялась на основе плана профессиональной ориентации молодежи.

Почти каждый четвертый подготовленный через ту или иную форму рабочих массовой профессии имел возраст до 30 лет. В значительной мере пополнение молодежью шло за счет трудоустройства выпускников общеобразовательных школ.

Руководству железнодорожного транспорта удалось создать достаточно стройную систему профессионально-квалификационного продвижения рабочих. Ей отводилась роль внутреннего регулятора согласования интересов производства и каждого конкретного рабочего. Повышение квалификации железнодорожников массовых профессий строилось на разработанной еще в предшествующие годы концепции, в которой излагались требования последовательного совершенствования профессиональных знаний, умений и навыков, роста мастерства по имеющейся у работника профессии в течение всей его трудовой деятельности. При этом ставилась цель: дать комплекс органически связанных теоретических и практических знаний, призванных помочь рабочему овладеть профессией от начального до высокого уровня квалификации. Повышение квалификации железнодорожников, как и собственно подготовка, велось по 50 основным и по 33 смежным профессиям. При этом обучение осуществлялось в основном с отрывом от производства. Для освоения новой техники и прогрессивных технологий открывались целевые курсы, велось обучение вторым профессиям, была организована работа школ по изучению передовых методов труда. Повышением квалификации кадров массовых

профессий занималось около 5 тысяч инструкторов производственного и 2292 преподавателя теоретического обучения. Чаще всего обучение велось в подразделениях, где научные разработки и практическая деятельность находились во взаимосвязи, была налажена высокоэффективная организация производства, а также в коллективах предприятий со статусом победителей Всесоюзного социалистического соревнования. В общей сложности через все действующие формы в течение каждой пятилетки квалификацию повышало до 45 тысяч железнодорожников.

Работа Белорусской железной дороги постоянно отличалась слаженностью всех звеньев транспортного конвейера, поэтому опыт ее отдельных предприятий и отделений очень часто становился объектом пристального внимания со стороны Министерства путей сообщения. На базе дороги постоянно работали сетевые школы передового опыта.

В эти годы шел сравнительно быстрый рост образованности железнодорожников, что соответствовало общей картине основных тенденций в социально-культурном развитии рабочего класса страны. В БССР были созданы условия для подлинно массового среднего, среднего специального и высшего образования. У желающих реализовать свои интеллектуальные возможности не было сложностей с поступлением в вузы, техникумы, а также в школы рабочей молодежи. Получение рабочей молодежью из числа железнодорожников в возрасте до 30 лет аттестата о среднем образовании считалось важнейшей задачей руководства дороги и общественных организаций.

Образовательный уровень ведущих железнодорожных профессий (машинисты тепловозов, их помощники, старшие осмотрщики вагонов, проводники вагонов) был выше, чем в среднем среди железнодорожников республики. В начале 70-х годов из 1700 машинистов тепловозов высшее образование имели 32, среднее специальное – 454, среднее – 490. На это время не было среднего образования только у 41 машиниста (0,02 %). Через пять лет все машинисты электровозов и тепловозов имели образование не ниже среднего; из 2,5 тысячи помощников машинистов только у 76 не было среднего образования.

Однако такое положение наблюдалось не во всех профессиональных группах железнодорожников. С уровнем не выше восьмиклассного школьного образования работала почти одна треть слесарей по ремонту вагонов, составителей поездов, стрелочников и сигнальщиков, почти половина монтеров пути. К концу девятой пятилетки из общего состава промышленно-производственного персонала Белорусской железной дороги среднее образование имели только 32 процента, неполное среднее образование – 24,2.

Понимая, что без среднего образования трудно осваивать поступающее новое оборудование, механизацию производственных процессов, на всех предприятиях Белорусской железной дороги были созданы постоянно действующие комиссии по вовлечению рабочих в заочное и вечернее образование. Анализ показывает, что обучение без отрыва от производства приобрело массовый характер. Основной формой повышения общеобразовательного уровня рабочих в изучаемые годы оставались школы рабочей молодежи.

На протяжении почти двух десятилетий Белорусская железная дорога ежегодно получала около 2,5 тысячи рабочих со средним образованием. В конце 80-х

годов число работающих с низким образовательным уровнем существенно сократилось по сравнению с 1981 годом. К примеру, монтеров пути и осмотровиков вагонов, имеющих образование ниже восьми классов, уменьшилось в 2 раза.

Несмотря на значительные усилия и положительные успехи, задача повышения общеобразовательного и культурно-технического уровня работников железнодорожного транспорта не была полностью решена. Подготовка кадров массовых профессий из числа молодежи со средним образованием не всегда велась на должном уровне. У нее отсутствовал спрос на железнодорожные профессии с преобладанием малоквалифицированного труда. В 1988 году на Белорусской железной дороге около трех тысяч рабочих (0,03 %) не имело восьмилетнего образования. Самая многочисленная прослойка рабочих с низким образовательным уровнем трудилась в дистанциях пути, вагонных депо. Так, из 7512 монтеров пути 1228 (16 %) не имели даже семилетнего образования, соответственно слесарей по ремонту вагонов 1996 и 309 (15 %), осмотровиков вагонов 2330 и 270 (11 %).

Рост культурно-технического уровня работников массовых профессий обуславливался экономической, технической, социально-политической и идеологической потребностями. Повышение общеобразовательного уровня, квалификации изменяло качественную структуру рабочих кадров, стимулировало научно-технический прогресс. Как результат, широким размахом и высокой результативностью характеризовалось техническое творчество железнодорожников. В 1991 году членами ВОИР являлось около 8 тысяч, или примерно 12 процентов, работающих. Весомым был их вклад в общие достижения коллектива дороги и республики в целом. За эти годы 18 новаторам дороги присвоено звание «Заслуженный рационализатор Белорусской ССР». Однако общий анализ показывает, что в это время оставалась не до конца решенной проблема внедрения рационализаторских предложений, сроки внедрения их в производство, как правило, всегда затягивались. В условиях еще до конца не отлаженного хозрасчета, когда коллективы имели ограниченный размер поощрительных фондов, серьезные трудности возникали с выплатой авторского вознаграждения, что не стимулировало авторов. В отдельные годы отмечалось затухание рационализаторского движения даже в среде инженеров и техников.

Важнейшим направлением перспективного развития Белорусской железной дороги в 70–80-х годах было регулирование и оптимальное использование трудовых ресурсов. Процесс формирования трудовых коллективов проводился отделами кадров дороги и отделений. Они подвергали постоянному и глубокому анализу причины текучести кадров массовых профессий. Эта работа приносила некоторые результаты: текучесть кадров в конце 80-х годов по сравнению с началом 70-х снизилась на 2,6 %. И все же движение железнодорожников, характеризующееся показателями оборота кадров и показателями их постоянства, было еще высоким (6,3 %). В исследовании показано, что причины текучести кадров связаны не только с социальной и бытовой неустроенностью, но и со сложностями самореализации или самоутверждения.

При сравнительно хорошем обеспечении рабочей силой Белорусская железная дорога еще и в конце 80-х годов испытывала немалый дефицит при укомплектовании предприятий монтерами пути, составителями поездов, машинистами пу-

товых станций и некоторыми другими профессиями. Текучесть кадров и вызванная ею неукомплектованность отдельных участков рабочими, невысокий общеобразовательный уровень некоторых профессий не только вызывали увеличение затрат на профессиональную подготовку и переподготовку рабочих, порождали прогулы, другие нарушения правил внутреннего трудового распорядка, но и сдерживали рост производительности труда. В коллективах, где еще применялся ручной, неквалифицированный труд, происходило аккумулятивное накопление рабочих с низким общеобразовательным уровнем, наблюдалось частое нарушение трудовой дисциплины.

Сегодня, когда время отсчитывает XXI столетие, многое поменялось на Белорусской железной дороге. Предложения со стороны населения о трудоустройстве опережают спрос на кадры. Опыт прошлых лет подтверждает, что формирование стабильных трудовых коллективов может идти путем совершенствования производства, условий труда и закрепления рабочих с высоким общеобразовательным уровнем.

Диссертантом показано, что высокоразвитая и чрезвычайно масштабная деятельность в БССР высшей школы, и главным образом то, что здесь функционировал и Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта (БИИЖТ) и три профильных техникума, создавали обстановку, которая позволила уже в начале 70-х годов вести подбор и расстановку руководящих кадров и специалистов для железнодорожной отрасли из широкого круга претендентов и одаренных людей, обеспечивать правильное сочетание преемственности и притока свежих сил. В последующие годы возможности подбора руководителей подразделений железнодорожного транспорта возрастали за счет высокой обеспеченности его предприятий и организаций специалистами с высшим и средним образованием. Только за 1970–1975 годы в БИИЖТе (в настоящее время Белорусский государственный университет транспорта – БелГУТ) подготовлено около 4 тысяч инженеров. В Брестском железнодорожном техникуме до 1988 года выпущено 10 тысяч специалистов, из которых 2528 прочно закрепились на Белорусской железной дороге. Ежегодно с заочных и вечерних факультетов вузов выпускалось около тысячи ее работников. Еще большее их количество получало дипломы о среднем специальном образовании. Поэтому уже с 1972 года отмечалась высокая насыщенность Белорусской железной дороги специалистами с высшим и средним образованием, благодаря чему она считалась одной из наиболее развитых и технически оснащенных стальных магистралей на всем просторе СССР.

На протяжении всех лет хозяйственные руководители были поставлены в условия, которые обязывали их глубоко изучать систему управления производством, что вызывало необходимость постоянного совершенствования экономической и технической подготовки кадров. Около 300 руководителей Белорусской железной дороги ежегодно направлялось на обучение с отрывом от производства во Всесоюзный институт повышения квалификации МПС, на факультеты других транспортных вузов страны, более 400 – в БИИЖТ.

Ведущей формой контроля за уровнем профессиональной подготовки руководителей и специалистов на Белорусской железной дороге была аттестация, которая проводилась постоянно и охватывала одновременно около 3 тысяч инже-

нерно-технических работников и служащих. С ее помощью шло стимулирование роста квалификации и компетентности, достигалось искоренение бюрократизма, инертности, недисциплинированности и ряда других недостатков. И сегодня аттестация как вид контроля за уровнем профессиональной подготовки осталась, успешно осуществляется руководством Белорусской железной дороги, только без участия политических и общественных организаций. Опыт, накопленный в исследуемой отрасли ранее с учетом его обязательного совершенствования, является хорошим фундаментом для становления менеджмента. С учетом требований руководства Республики Беларусь целесообразно и в дальнейшем повышать значение аттестации с тем, чтобы правильно определить сильные и слабые стороны каждого конкретного человека, и особенно тех, кто занимает высокие, ответственные должности.

Подбор руководителей для управления Белорусской железной дорогой, ее предприятий и организаций базировался на научном подходе при обязательном создании необходимого резерва кадров. В 70–80-е годы на вакантные должности из резервного списка выдвигалось не менее 80 процентов руководящих работников высшего и около 90 процентов – среднего звеньев. Большинство из них умело руководили крупными и средними коллективами, что во многом предопределило успех массового перехода белорусских железнодорожников к эффективным по тем временам методам хозяйствования. Не исключалось заполнение вакансий и помимо резерва. И тем не менее лучшим источником обеспечения своевременного и качественного замещения работников оставался должным образом подготовленный резерв кадров. Через него к руководству Белорусской железной дороги пришли ее руководители: Г.И. Котяш, Е.П. Юшкевич, А.Г. Андреев, Е.И. Володько, В.Н. Борисюк, В.И. Ринг, В.В. Назаренко и др.

Прослеживается и такая важная особенность кадровой политики: здесь не считалось обязательным, что качеством, необходимым для руководства хозяйственными звеньями, обладают будто бы только члены партии. Например, в 1976 году из 1281 должности, входящей в номенклатуру начальника Белорусской железной дороги, членами КПСС было замещено 742. Примерно такое же соотношение между членами КПСС и беспартийными оставалось и к середине 80-х годов. На различных должностях, входящих в штатное расписание начальника Белорусской железной дороги, находилось более 40 процентов беспартийных. Такое положение не только расширяло кадровые возможности, но и обеспечивало высокий уровень демократизма при подборе и расстановке руководящих работников.

С середины 80-х годов на Белорусской железной дороге, как, впрочем, и на предприятиях других отраслей народного хозяйства республики, начала внедряться практика выборов хозяйственных руководителей на альтернативной основе. Проводилось это при самом активном участии рабочих, ИТР и служащих, что являлось важной предпосылкой перехода от патерналистских к партнерским отношениям на предприятиях отрасли. На железнодорожном транспорте такой подход привел к заметному снижению текучести кадров и укреплению трудовой дисциплины. Такой путь решения кадровой проблемы был более приемлем общественным организациям, политической партии, однако неоднозначно воспринимался некоторыми хозяйственными руководителями.

Из исследования видно, что требования к квалификационным и личностным качествам руководителей и специалистов с каждым годом возрастали. Находясь в общей системе подбора и воспитания кадров, сложившейся в республике, руководство железной дороги, партийные организации стремились обеспечивать предприятия и учреждения кадрами высокой квалификации. В то же время не все руководящие работники обладали необходимыми профессиональными и личностными качествами, проявляли достаточную ответственность, высокую исполнительную дисциплину в выполнении возложенных на них обязанностей, что снижало имеющийся кадровый потенциал отрасли.

В середине 80-х годов на Белорусской железной дороге было положено начало освоению новых, главным образом, экономических, методов хозяйствования. В это время здесь начал осуществляться экономический эксперимент, в процессе которого ставилась чрезвычайно сложная задача: заинтересовать работника в полной реализации своих потенциальных возможностей путем экономического стимулирования. Самым сложным во внедрении белорусского эксперимента являлось разъяснение его сути, преодоление у железнодорожников старых стереотипов, привычки многолетнего уклада организации труда. Эксперимент, в ходе внедрения которого произошло расширение зон обслуживания, уплотнение рабочего времени, совмещение профессий, уникален не только с точки зрения рационализации труда и производства. Его важность – в изменении мышления рабочего человека. Применение опыта белорусских железнодорожников на других дорогах Министерства путей сообщения дало ощутимую отдачу: например, на Московском метрополитене высвобождено 3 тысячи человек, производительность труда повысилась на 18 процентов; в масштабах всего Министерства производительность труда возросла на 18–20 процентов, число занятых сократилось примерно на 250 тысяч человек.

Внедрение эксперимента проходило не без трудностей, поскольку значительная часть железнодорожников не проявили к нему особого желания. Были использованы лишь поверхностные возможности повышения производительности труда и экономии средств. В силу указанных и других причин так и не удалось сформировать у всех работающих подлинно хозяйскую мотивацию для внедрения белорусского эксперимента. Взгляды и конкретные действия на его введение в ряде мест были даже противоречивыми. В наибольшей степени повлияли на это уровень образования и квалификации, степень информированности, глубина осознания личностных и групповых интересов, степень выраженности творческого начала. Те железнодорожники, которые отличились творческим подходом ко всему передовому, высокой активностью, честностью, нашли в нем надежный способ повышения эффективности производства и на базе этого значительно улучшили свое материальное положение и благосостояние общества в целом.

Третья глава «Общественно-политическая жизнь белорусских железнодорожников» посвящена выявлению и объяснению закономерностей, регулярно проявляющихся в трудовых коллективах на протяжении 1971–1991 годов, раскрытию форм и методов деятельности руководства, партийных организаций, общественных формирований по выполнению государственных планов и воспитанию железнодорожников. Показано, что на Белорусской железной дороге существо-

вала достаточно разветвленная структура КПБ-КПСС: в начале 70-х годов насчитывалось 318 первичных партийных организаций, 191 цеховая парторганизация и 268 партгрупп; 12 первичных парторганизаций имели парткомы. В последующем здесь происходило постоянное изменение организационной структуры (количество цеховых организаций и партгрупп постоянно возрастало), имевшее целью приблизить партийное руководство к самым мелким подразделениям железнодорожного транспорта для того, чтобы и здесь лучше решались многочисленные экономические, технические, административные, просветительские, культурные и другие проблемы.

Вызывалось это реальной обстановкой: в 70-х годах назрела необходимость резко улучшить работу железнодорожного транспорта, поскольку он не всегда функционировал с должной надежностью и ритмичностью. Наблюдалась недостаточная пропускная и провозная способность отдельных участков и железнодорожных узлов, изношенность локомотивного парка, ограниченность вагонных ресурсов. Поэтому было решено через увеличение партийных организаций создавать более благоприятную атмосферу на всех производственных участках, эффективнее использовать творческий потенциал по изысканию путей дальнейшего повышения производительности труда, ускорить осуществление перехода коллектива дороги на хозрасчет, самофинансирование и самоокупаемость. На это обращалось внимание в постановлениях ЦК КПСС и ЦК КПБ.

Имелось в виду, что при территориально-производственном принципе построения КПСС глубокий охват предприятий и хозяйственных единиц партийными структурами (партгруппы, парторганизаторы) усилит партийное влияние на производственную деятельность, положительно скажется на перевозочном процессе. Коммунисты, объединенные по профессиональному признаку в цеховые организации, партгруппы, обязаны были своим отношением к труду воздействовать на беспартийных, воспитывать ответственность за состояние дел в коллективах бригад, смен, колоннах машинистов. Поэтому высокими темпами росла сеть цеховых партийных организаций и партгрупп, шло образование узловых парткомов.

Стремление к расширению партийной структуры с целью перенесения центра тяжести организаторской и воспитательной работы непосредственно в цеха, на участки, в бригады, то есть в те ячейки, где решалась судьба народнохозяйственных планов, наблюдалось в партийных организациях железнодорожного транспорта постоянно, но особенно – в 1976–1985 годах. За эти годы создано дополнительно две трети цеховых организаций и половина партийных групп из числа вновь образованных за все 70–80-е годы. Предполагалось, что в небольшом по составу коллективе через личный пример коммунисты сумеют объединить вокруг себя беспартийных, повести их за собой. И такое имело место на практике. Объединенные в партгруппы коммунисты очень часто стояли у истоков многих новаторских инициатив. Многие начинания, рожденные в партийных группах, были весьма прогрессивны, давали производству весомую отдачу. Так, в локомотивных колоннах Гомельского депо, в партгруппах Н.А. Кочетова, М.И. Моисеева, И.П. Ничипоренко в начале 70-х годов возникла и внедрена в практику инициатива по обслуживанию поездов пригородного назначения двумя машинистами вместо трех, маневровых локомотивов – одним.

С ценными предложениями повышения эффективности труда выступили партгруппы станции Минск – Сортировочный. Они тесно сотрудничали с советами бригад, создавали возможности для изложения различных точек зрения, будили у людей мысль, что давало весомую отдачу. В 1973 году коллектив смены старшего осмотровика вагонов коммуниста С. Павловича признал устаревшими нормы, установленные технологическим процессом в прежние годы, и предложил сократить время обработки транзитных поездов на станции на 8–10 минут. На основе этого почина коллективы вагонных депо Белорусской железной дороги обеспечили скоростной режим обработки поездов и пропуск их на гарантийных участках без задержек по техническим неисправностям.

Большинство партийных групп на предприятиях транспорта было создано непосредственно в бригадах, колоннах, на ремонтных участках и в других небольших производственных звеньях, поскольку здесь чаще всего возникали проблемы, связанные с хозяйственной деятельностью. Приоритетное внимание эти партгруппы уделяли вопросам повышения производительности труда, качеству обслуживания клиентуры, поддержанию трудовой дисциплины, совершенствованию условий труда. На собраниях в партгруппах регулярно обсуждали вопросы участия коллектива и отдельных работников в социалистическом соревновании, подводили итоги работы за определенный период. На групповых собраниях перед каждым членом коллектива открывалась возможность выступать, высказывать свои предложения. Большое внимание партгруппы проявляли вскрытию причин, которые мешали производительной работе по перевозкам грузов и пассажиров. В каждом конкретном случае принимались решения в форме предложений, которые представляли в цеховые или первичные партийные организации, руководству цеха, предприятия для принятия соответствующих мер.

При таком организационном построении КПБ-КПСС весь ее внутренний механизм – структура, планирование, решения, организация, контроль, стиль – был ориентирован на изучение и решение многочисленных конкретных хозяйственных вопросов. Парткомы, партбюро первичных и цеховых организаций, партгруппы, другие структуры партии в производственных подразделениях органично включались в административно-оперативное решение производственно-технологических вопросов.

В то же время по мере изменения партийной структуры (до 1985 года в сторону ее расширения) естественным было и все большее включение коммунистов в осуществление руководящих функций. Сложилась целая система коллективных институтов (собраний, активов, бюро, комитетов и др.) с разделением властей по вертикали. В принципе, на всех уровнях царил выборность. С 1971 года до начала 90-х годов тысячи коммунистов-железнодорожников избирались членами парткомов, бюро, секретарями первичных партийных организаций, их заместителями. Значительное число коммунистов-железнодорожников являлось членами райкомов, горкомов и других вышестоящих партийных комитетов.

По подсчетам автора, в актив партийных организаций железнодорожного транспорта входил каждый четвертый коммунист Белорусской магистрали. 3200 коммунистов выполняли функции партторгов, членов узловых парткомов и парткомов на предприятиях, секретарей партийных организаций, где не было партий-

ных бюро, членов партийных бюро первичных организаций. Следует отметить, что в последних путь по ступенькам выборных должностей обеспечивался постепенным выдвижением из низовых звеньев. Сотни коммунистов выступали в качестве лекторов, пропагандистов, политинформаторов, агитаторов, возглавляли секции и технические кружки в общеобразовательных школах, являлись наставниками молодежи. Существовало правило, в соответствии с которым коммунисты должны были возглавлять профсоюзные и комсомольские организации, группы и посты народного контроля, другие общественные формирования.

Проведенное исследование позволяет сделать вывод, что избрание лидеров крупных и малых партийных организаций, действующих на предприятиях железнодорожного транспорта, несмотря на высокую централизацию, осуществлялось в основном из коммунистов, умеющих объединять вокруг себя людей, создавать творческую атмосферу в коллективе, направлять энергию на решение поставленных задач.

Как отрицательное следует признать, что больше всего формализма и бюрократизма в КПСС допускалось именно через систему выборов руководящих органов, недемократичность которой проявлялась на всех уровнях. Даже в первичных партийных организациях, где, казалось бы, можно было легко определить демократическим путем оптимальный по качественному составу руководящий орган. Однако и в этом звене коммунисты часто были лишены такой возможности, поскольку состав бюро и парткома требовалось обязательно согласовывать с вышестоящими партийными инстанциями. Подготовка кандидатур для избрания в новые составы выборных органов проходила, как правило, по предложению сверху, старым составом, который рекомендовал их собранию от своего имени и по согласованию с вышестоящим партийным комитетом. Уставное право коммуниста избирать и быть избранным на деле ограничивалось формальными требованиями к составу кадров и актива (например, сколько избрать рядовых). Верный в своей основе социально-структурный подход, который заключался в необходимости представительства в коллективном органе коммунистов различных социально-профессиональных слоев, часто искажался количественной подгонкой в ущерб качеству.

Не были поддержаны в своих и вышестоящих организациях люди, выступающие за подлинную демократизацию общественно-политической жизни, что отрицательно сказывалось на психологической атмосфере. Коммунисты и беспартийные железнодорожники все более и более начинали осознавать, что формирование политики КПСС, равно как и внутривнутрипартийных отношений, находится исключительно в ведении руководящих звеньев партии и мало зависит от ее рядовых членов.

Большая часть работников железнодорожного транспорта, не согласных со сложившимся положением в партии и стране, тем не менее в публичных выступлениях об этом умалчивала. В партийных организациях все более и более укреплялся формализм. Заорганизованность собраний, легковесный подход к разработке и принятию решений создавали только видимость деятельности, порождали пассивное исполнение коммунистами уставных требований. На это неоднократно

указывалось в решениях самих партийных организаций и в постановлениях партийных комитетов всех уровней.

Анализ всех сторон функционирования партийных организаций убедительно подтверждает основное положение главы диссертации: КПБ-КПСС не была в принятом политологической наукой смысле политической организацией. Действуя вне парламентского поля, она не смогла органично включиться в систему гражданского общества. Чрезвычайно расширенное толкование примата политики над экономикой превратило правящую партию в главного и самого активного субъекта государственного управления.

Директивный, командный способ осуществления партией своей руководящей роли породил острое противоречие в отношениях первичных организаций, тяготеющих к демократизму, и центра, склоняющегося к бюрократизму. Перевес центра способствовал расширению и углублению централизации в деятельности партии, ее функциях, механизмах, формах и методах. Безраздельное партийное единовластие привело к ослаблению критического анализа ее руководящей деятельности, к профессиональному омертвлению, особенно высшего эшелона партийных руководителей.

В переходный период, который сейчас переживает Республика Беларусь, особую актуальность приобретает становление институтов новой политической системы, что всецело относится и к становлению партийной системы. Президент страны А.Г. Лукашенко не раз заявлял, что у нас будет делаться все, чтобы установился цивилизованный тип отношений политических партий, чтобы такие партии численно росли, укреплялись, пользовались доверием у народа, что будет четвертой опорой государства.

Несомненно, определяя свои основные программные документы, вновь образованные в Республике Беларусь партии будут обращаться к урокам прошлого, к анализу допущенных ошибок, искривлений, нарушений партийных принципов. Очень важно это сделать обдуманно и своевременно, чтобы положительно заявить о себе, выйти на политическую арену. Главный урок, который следовало бы усвоить политическим партиям, состоит в том, что их роль и функции заключаются в отражении и выражении коренных, общих и долговременных интересов людей, классов и социальных групп.

Приходя к власти, партии занимают руководящее положение, приводят в действие выработанные ими политические методы. Партийное руководство страны, отраслями хозяйственного комплекса, культурным строительством — это политическая деятельность особого рода, это — преимущественно политическое, идеологическое и организационное руководство государством и обществом, которое осуществляется партией через разработку наиболее важных курсов и установок, выдвижение законодательных предложений, рекомендацию кадровых работников на важные посты, через идеологическую пропаганду и выявление роли парторганизаций и членов партии, через постоянное осуществление своего правления на правовой основе. Оно основано на научном знании объективных социальных законов, всестороннем и тщательном изучении процессов, протекающих в обществе. Такой подход является наиболее правильным в становлении гражданского общества.

В 70–80-х годах в деятельности партийных организаций железнодорожного транспорта происходили те же процессы, что и в других отраслях народного хозяйства республики. На их примере видно, что основным требованием КПБ-КПСС являлся производственный принцип ее структурного построения. Рассматривая вопросы хозяйственной деятельности, условия труда, его оплаты, выявляя узкие места в производственном процессе, выступая за совершенствование экономических отношений, партийные организации оказывали немалое влияние на хозяйственные успехи трудовых коллективов. Но производственный уклон сужал функции членов политической организации, постепенно формировал у них политическую податливость и отчужденность от участия в формировании политической стратегии. Значительная доля рабочих в составе КПБ-КПСС на железнодорожном транспорте несколько смягчала проявление консервативных тенденций, получивших преобладание в верхних эшелонах партии, но избежать формализма, благодушия, необязательности в исполнении принятых решений, моральной распушенности значительной части рядовых коммунистов не удалось.

Как видно, задача состояла в коренном обновлении всего уклада жизни первичных партийных организаций. В начале 90-х годов вполне назрел переход на региональную структуру формирования КПБ-КПСС с тем, чтобы функционально направить их деятельность на решение проблемы укрепления связей с массами, завоевание их доверия не с помощью рычагов власти, а политическими методами. И это в ряде мест хорошо понималось, благодаря чему во многих первичных организациях партии прошли апробации и утвердились такие формы общественно-политической жизни, которые заслуживают положительной оценки.

В четвертой главе **«Идеологический фактор в жизни трудовых коллективов»** рассмотрены ключевые формы идеологического воздействия партии на массы, которым отводилось главное место в формировании научного уровня сознания и соответствующего ему поведения.

На большом фактическом материале показано, что идеологическая работа представляла собой четкую систему, характеризующуюся высокой обеспеченностью кадрами, отлаженными формами взаимодействия внутри структуры, удовлетворительной материально-технической базой для ее осуществления.

Политическое и экономическое образование, общественные формирования, печать, занимающиеся информированием членов трудовых коллективов, ориентировались на объявленные официальной властью приоритетные для общества и государства ценности. Через все формы идеологического воздействия на протяжении исследуемого периода на предприятиях и в организациях железнодорожного транспорта велось формирование социалистических идеалов, строилась пропаганда культа труда, осуществлялось воспитание патриотических и интернациональных чувств. Упор делался на привлечение к пропагандистской и информационной работе руководителей и главных специалистов. Они составляли не менее 95 процентов общего числа лекторов и пропагандистов. Имеются многочисленные примеры удачного сочетания статуса организатора производства и воспитателя коллектива путем участия в пропаганде экономических и политических знаний. Это помогало решению практических задач, сдерживало углубление разрыва между теоретическими посылками и жизненными реалиями. Труд пропагандистов был

ценен еще и тем, что духовно обогащал присутствующих на занятиях железнодорожников знанием законов природы, общества, развития техники и технологии производства, организации и планирования. Выработывал у слушателей навыки применения теоретических знаний в конкретной производственной ситуации. Важно и другое: многие слушатели сами становились активистами агитационно-массовой работы, участвовали в пропаганде новой техники и технологии производства, совершенствовании организации и планирования работы предприятия, доведении до человека труда обширной информации о событиях в мире и стране.

В целях получения наибольшего эффекта политическое и экономическое образование, структура массово-политической работы систематически подвергались перестройке. При этом неизменной оставалась цель: с их помощью в нужном направлении воздействовать на протекавшие процессы, добиваться роста трудовой и социальной активности, решительно противостоять негативным явлениям.

Приведенные в исследовании примеры подтверждают: благодаря экономической и технической учебе, рабочие и инженерно-технические работники транспорта смогли успешнее решать проблемы внедрения новых методов организации перевозок, совершенствования технологических процессов. Широкое развитие движения рационализаторов и изобретателей есть все основания рассматривать как итог практического применения полученных ими знаний на занятиях. Их посещение давало людям ясное представление о перспективных и текущих планах предприятий и их подразделений, помогало при составлении личных обязательств на очередной период.

Проведенным анализом фактического материала установлено, что агитационно-массовая работа характеризовалась непрерывностью, многообразностью, дифференцированным подходом, привлечением к непосредственному участию в ней передовиков и новаторов производства. Отличительной чертой такой работы были постоянно проводившиеся пропагандистские кампании, направленные на достойную встречу юбилейных дат. Будучи неотъемлемой частью политического ритуала, эти кампании, как правило, являлись попыткой ответа на реальные проблемы хозяйственной жизни, средством поддержания внимания к насущным вопросам, которые предстояло решать.

Тематика бесед и лекций была ориентирована на ускорение социально-экономического развития транспорта, подъем материального благосостояния. Поэтому при их проведении повсеместно и постоянно рассматривались вопросы режима экономии, рационализации производства, снижения себестоимости перевозок, недопущения прогулов, брака в работе, особенно из-за употребления спиртных напитков на рабочем месте.

Постоянное воздействие на нарушителей трудовой дисциплины, установленных норм морали, расхитителей оказывали общественные отделы кадров, женсоветы, советы трудовых коллективов, наставников молодежи, товарищеские суды, что явилось важным средством воспитания людей.

В целях быстрее включения в активную трудовую деятельность, привития любви к железнодорожной профессии на транспорте широко применялось наставничество. На предприятиях Белорусской железной дороги в этом движении участвовало более 6 тысяч человек. Как правило, это были люди, чье мастерство,

опыт и знания, поведение являлись образцовыми. Однако наставничество не решило всех проблем воспитания молодой смены. Со стороны отдельной части молодых рабочих проявлялось равнодушное отношение к делу и безответственность. Большая часть нарушений дисциплины труда, общественного порядка приходилась на железнодорожников в возрасте до 30 лет.

Исследование подтвердило, что в советское время жизнь человека очень сильно была связана с трудовым коллективом. Здесь он проводил значительную часть времени, занимаясь не только трудом, но и общественной деятельностью. Включаясь в процесс общественного труда, он тем самым вступал в объективные социально-экономические и социально-политические отношения с членами коллектива и общества в целом. Кроме того, в трудовом коллективе решались практически все вопросы его материального и культурного благосостояния, реализовывались жизненные планы, раскрывались способности, приобреталось общественное признание.

Поскольку сфера деятельности железнодорожников в 70–80-х годах была далека от политических и идеологических профанаций, они не отрывались от реальной жизни. В трудовых коллективах проявлялась действительная, тесно связанная с производством деятельность людей, осуществлялось неформальное их участие в общественной жизни. У железнодорожников наблюдался повышенный интерес к общественным проблемам и их глубокому, всестороннему обсуждению. Многие достижения общественного блага ставили выше личного. Они в должной мере отличались высоким гражданским достоинством, что проявлялось в уважении, доверии, помощи друг другу даже в ситуации, когда люди расходились во мнениях в оценке общих, групповых и личных проблем.

Более высокий результат в воспитании сознательности достигался в тех коллективах, где была четкая организация труда и производства, правильно использовалась система материального и морального стимулирования, создавались благоприятные условия для повышения образовательного и культурного уровня.

В то же время политическая, экономическая учеба, информационно-массовая работа, формы укрепления трудовой дисциплины страдали многими недостатками, от которых так не удалось избавиться и к концу изучаемого времени. Задействованный огромный идеологический ресурс не давал ожидаемой отдачи. Абсолютизация изучаемых политических и экономических концепций и доктрин, сложность общественной жизни, противоречивость в развитии производства и общества мешали должным образом проводить идеологическую работу. Обсуждение содержания учебного процесса в партийных комитетах, на советах экономического образования проходило в рамках только общественных наук, партийных решений, выступлений политических лидеров. Альтернативные варианты отсутствовали.

После каждого очередного партийного съезда или пленума, многих постановлений ЦК КПСС речь на занятиях, в беседах и лекциях шла исключительно об их творческом вкладе в развитие теории. При этом слушатели, критически осмысливая содержание материалов, видя их расхождение с действительностью, все же обязаны были руководствоваться ими в работе. Это вошло в норму, стало чем-то

само собой разумеющимся. Вопросы о серьезных противоречиях между теорией и реальной жизнью учту не подлежали и в открытую не поднимались.

Следовательно, идеологическая деятельность во всех ее формах не могла превратиться в существенный фактор хозяйствования и управления. Поэтому приобретенный долгой практикой опыт идеологической работы можно принять только как совокупность средств, форм и методов для воздействия на человека с учетом адаптации к нормам развитой демократии. Правда, содержательная часть идеологической работы, применявшаяся для формирования сознательности масс, мобилизации на осуществление социально-экономических задач, сегодня требует существенной поправки: не следует, как это ранее было, отвергать плюрализм общественных и экономических взглядов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. На фоне усиливающихся в 70–80-е годы в СССР застойных явлений экономика БССР еще характеризовалась целостностью и устойчивостью развития, высокими показателями роста объемов производства и национального дохода. Так, если в 8-й пятилетке объем промышленного производства был равен 34,4 млрд. рублей, в 9-й – 74,6, то в 10-й – 111,5 млрд. Фактически он удваивался каждые 7 лет. Среднегодовой объем сельскохозяйственной продукции в общественном секторе увеличен на 15 процентов. Постоянно наращивали объемы работ строители.

Вместе с техническим переоснащением производства в республике велось масштабное строительство новых объектов и расширение существующих предприятий. За 20 лет в строй действующих было введено более 170 промышленных предприятий, в их числе такие крупные индустриальные гиганты, как Бобруйский шинный комбинат, Мозырский нефтеперерабатывающий завод, Микашевичский комбинат нерудных материалов, металлургический завод в Жлобине и другие предприятия, отвечающие требованиям научно-технического прогресса, способные производить большой объем продукции.

В условиях неуклонного расширения объемов промышленного производства с каждым годом возрастала потребность в перевозках грузов. Главная роль в этом отводилась Белорусской железной дороге. С этой ролью железнодорожники даже в рамках многочисленных регламентаций справлялись успешно, чему в немалой степени способствовала и партийно-государственная политика. В БССР она, за редким исключением, отличалась достаточно взвешенными, идущими навстречу реальностям решениями. Такое положение объясняется, главным образом, действием субъективных факторов. Многие руководящие работники республики отличались достаточно высоким уровнем образования и культуры, необходимыми профессиональными знаниями. Обладая определенной смелостью, они стремились к политическим методам руководства. ЦК Компартии Белоруссии, возглавляемый с марта 1965 по октябрь 1980 г. П.М. Машеровым, стремился хоть к частичной автономии по отношению к «центру», взвешенно подходил к выполнению его указаний. Тем не менее весь прежний опыт, общая атмосфера, господствовавшая в

стране, в партии, побуждали действовать в установленном порядке, уповая на силу приказа [2; 4; 5; 8; 16; 20; 25; 26].

2. На примере железнодорожного транспорта показано, что для формирования современного производства в БССР в нужных объемах шла подготовка рабочих ведущих и массовых профессий. Ее осуществляли четыре профтехучилища и три профтехшколы. Для прохождения производственной практики учащимся училищ представлялось одновременно более тысячи мест на предприятиях Белорусской железной дороги. Примерно столько же выпускников направлялось сюда ежегодно для трудоустройства. По индивидуальной, бригадной и курсовой системе за каждые пять лет проходило подготовку более 40 тысяч человек.

На завершении 80-х годов в число работников транспорта вливалось все больше людей с высоким общеобразовательным уровнем. Обеспечивалось это объединенными усилиями самих транспортных предприятий, техникумов и технических училищ на основе сформированной единой политики, долговременных связей, консолидации их совместных усилий на приоритетных направлениях. Ежегодно на протяжении 20-ти лет более 2,5 тысячи рабочих железнодорожного транспорта получало среднее образование.

Эффективно действовала здесь система совершенствования профессиональных знаний, умений и навыков, роста мастерства по имеющейся у работника профессии. Конечно, в нынешних условиях становления рынка труда, на котором предложение труда опережает спрос, опыт тех лет в подготовке, переподготовке, повышении квалификации рабочих представляется пригодным лишь частично. Однако та системность и планомерность в подготовке квалифицированных рабочих, которые сложились в исследуемом периоде, при соответствующем обновлении могут быть полезными [2; 4; 5; 14; 15; 20; 30].

3. В руководящем кадровом составе Белорусской железной дороги в это время наблюдалась стабильность. Сформировался корпус руководителей и специалистов, обладающих богатым профессиональным опытом, высоким уровнем образования и культуры. За счет дневной и заочной форм образования предприятия железнодорожного транспорта ежегодно получали более тысячи инженеров и в полтора раза больше техников. В конце 12-й пятилетки все руководящие должности на Белорусской железной дороге были замещены только специалистами. Управление службами, отделами, предприятиями осуществляли профессионально подготовленные руководители, компетентные организаторы производства. Сформировавшиеся в условиях плановой социалистической системы, они старались выполнять свою работу качественно, на должном уровне. Большинство из них уже в то время отличалось предприимчивостью, нестандартными подходами к решению злободневных задач. Многих из них по праву можно отнести к первым инициаторам перехода на рыночные отношения в республике. Это обеспечивалось системной работой по подготовке и переподготовке кадров, которая была прагматичной и складывалась поэтапно. Подбор и расстановка руководителей осуществлялись через резерв кадров, стажировку, аттестацию и ротацию. Не наблюдалось особых ограничений по выдвижению на руководящую должность беспартийных. Вместе с тем имелись отдельные примеры, когда руководители железнодорожного транс-

порта проявляли неорганизованность, эгоизм, жесткое администрирование [2; 4; 5; 8; 17; 23; 27].

4. К концу 80-х годов Белорусская железная дорога приобрела имидж прогрессивного коллектива, умело находящего эффективные формы организации перевозок и стимулирования труда. На протяжении многих лет ее предприятия и учреждения отличались высокими показателями по внедрению новых, более экономичных видов тяги, электрификации всех отраслей железнодорожного хозяйства, современных, высокопроизводительных погрузо-разгрузочных механизмов, средств автоматизации по управлению движением поездов. Передовая часть рабочих и производственной интеллигенции являлась инициаторами многих полезных починов, получивших общественное признание. Только за 10-ю пятилетку коллектив Ордена Ленина Белорусской железной дороги шесть раз завоевывал переходящее знамя Министерства путей сообщения и ЦК профсоюзов железнодорожного транспорта, сэкономил свыше 34 тысяч тонн условного топлива, более 5 млн. квт-часов электроэнергии. За внедрение новшеств железнодорожники получали материальное вознаграждение и испытывали большое моральное удовлетворение. Социальная направленность экономики, гарантом которой выступало государство, давала им надежды на скорое решение своих социально-культурных запросов. В значительных объемах велось строительство благоустроенного жилья, санаториев-профилакториев, детских дошкольных учреждений, поликлиник, больниц, повышалось социальное обеспечение людей. Жилье для семей железнодорожников выделялось и из фондов исполкомов Советов народных депутатов. Так, за 1981 год целевым назначением для работников Белорусской железной дороги было выдано 187 квартир. Поэтому люди верили в высокое предназначение и великую цель своего дела и всячески стремились через достижение максимальной производительности труда на своем рабочем месте к реализации тех темпов, которые были заложены в пятилетних планах по перевозке грузов и пассажиров [2; 4; 5; 8; 9; 12; 16; 20; 25].

5. КПБ-КПСС как политическая партия – весьма сложное явление. Неслучайно пока еще не достигнуто единое мнение ученых и политиков относительно ее сути. Авторская позиция по данному вопросу состоит в том, что производственный принцип построения КПБ-КПСС, несомненно, представлял весьма важный элемент ее сильной стороны. Первичные партийные организации железнодорожного транспорта через свои цеховые организации и партийные группы достаточно органично вписывались в организационные рамки производственных коллективов, помогая им решать хозяйственные вопросы. Под руководством первичных партийных организаций в трудовых коллективах происходили изменения прогрессивного характера в совершенствовании производства и воспитании людей. Первичная ячейка, размещенная на предприятии, организовывала людей, в силу своих небольших параметров и стабильности обеспечивала регулярный охват их агитацией и пропагандой, побуждала членов партии на добросовестное отношение к труду.

Первичные партийные организации систематически рассматривали проблемы производства, условия труда, его оплату, выявляли узкие места в перевозке грузов и пассажиров, смело брались за формирование новых экономических отношений внутри предприятий, т.е. больше всего занимались профессиональными

вопросами. Правда, такой экономической уклон сужал свойственные партии функции, приближая ее к профессиональным союзам. По разным причинам, но более всего в силу отчужденности коммунистов от принятия и выполнения общеполитических решений, эти звенья оказались мало приспособленными для выполнения чисто политических задач. Не наступило коренного обновления в деятельности партийных организаций и после 1985 года, положившего начало горбачевской перестройки. По-прежнему первичные партийные организации продолжали через свои выборные коллегии интегрироваться в хозяйственно-административную власть, мало заботились решением проблем, присущих политической организации. Хотя в деятельности партийных организаций железнодорожного транспорта и были некоторые отклонения в лучшую сторону от подобной тенденции, однако существенного отличия не наблюдалось [2; 4; 5; 13; 19; 20; 22; 29; 33].

6. На железнодорожном транспорте КПБ-КПСС всегда характеризовалась массовостью. Коммунисты-железнодорожники в значительном большинстве пользовались авторитетом в среде своих коллективов, являлись выразителями и носителями прогрессивных идей по совершенствованию производственных процессов. Посредством труда и через него они стремились до конца реализовывать свой человеческий потенциал, раскрыть имеющиеся у каждого из них способности. Их трудовое самовыражение всегда было направлено на достижение коллективных целей, решение государственных задач.

Личная инициатива коммунистов-железнодорожников, как правило, доходила только до участия в совершенствовании производственных процессов на своем предприятии и обязанности посещения партийных собраний, иных проводимых мероприятий. Зато воздействия на формирование политической линии КПСС, позицию ее лидеров они не оказывали. В КПСС так и не появилось действенного демократического механизма коллективного обсуждения, когда бы решения принимались всей партией, а не аппаратной верхушкой. Даже в том случае, когда коммунисты выступали с требованиями подлинной демократизации, их предложения оставались без внимания, что не способствовало развитию собственного видения проблем.

В течение многих лет члены партии производственных коллективов оставались объектом управления, исполнителями воли центра. В такой обстановке у них вырабатывалось все более устойчивое недоверие к высшей партийной власти. Привыкнув действовать в условиях жесткой иерархии и дисциплины, коммунисты и в послеапрельский период 1985 года, когда обстановка требовала целеустремленности и политической гибкости, пребывали в растерянности. Отсюда и исходила пассивность коммунистов, которая принимала опасные черты [2; 4; 5; 13; 22; 29; 33].

7. Смешивание функций партийных комитетов, государственных и хозяйственных органов в верхних эшелонах отразилось и на деятельности первичных организаций железнодорожного транспорта. Их методы воздействия на производственные и общественные процессы носили чисто административный характер. С начала 70-х и до середины 80-х годов они, по существу, являлись группами поддержки администрации. Только во второй половине 80-х годов в деятельность партийных

структур транспортных предприятий Белорусской железной дороги началось медленное и постепенное вхождение политических методов, при которых партийное влияние на хозяйственную жизнь непосредственно направлялось не на само производство (как это было ранее), а на его участников — коммунистов и беспартийных. На передний план выдвигались проблемы, связанные с анализом процессов, протекающих в партийной среде, поиском путей активизации человеческого фактора и улучшения морально-психологической обстановки, повышением авангардной роли членов КПБ-КПСС. Но и тогда в большинстве партийных организаций не произошло полного освоения и применения методов политического воздействия на производственные процессы и общественно-политическую жизнь. Продолжая втягиваться непосредственно в решение конкретных производственных вопросов, партийные организации оставались частью объективно отжившей системы и тем самым только способствовали ее разрушению [2; 4; 5; 22].

8. Партийно-государственная политика 70–80-х годов в идеологической и массово-политической работе среди населения заключалась в том, чтобы обеспечить формирование научного мировоззрения, неуклонное развитие культурно-образовательного уровня и социализацию людей. Руководствуясь этими установками, организаторы воспитательного процесса на предприятиях, учреждениях и организациях транспорта старались поставить воспитательный процесс на планомерную основу. Действенность идейно-политической работы обеспечивалась в значительной степени непрерывностью процесса воспитания по схеме: трудовой коллектив, семья, место жительства. При этом было стремление вести работу дифференцированно, с учетом профессиональных, возрастных, образовательных и других особенностей железнодорожников. Постоянно шел поиск наиболее эффективных форм и методов воспитания при одновременном совершенствовании прежних, традиционных, прочно утвердившихся на практике.

Работа экономических, политических семинаров, школ, курсов, организация лекций, политинформаций в значительной степени обеспечивали железнодорожников необходимой внутренней и внешней информацией о целях и задачах, стоящих перед предприятиями, отраслью, прививали им навыки самостоятельного рассуждения о происходящем. Идеологическая работа способствовала решению непосредственных производственных задач и интеллектуальному развитию. Под ее воздействием тысячи железнодорожников добивались лидерства в труде, активно включались в техническое перевооружение производства.

Вместе с тем при организации и проведении комплекса мероприятий по информированию, экономическому и политическому образованию железнодорожников часто происходила недооценка индивидуальных качеств личности, наблюдалось создание оторванных от конкретной жизни конструкций пропаганды того, что не подтверждалось жизнью, хозяйственной практикой. За исследуемые 20 лет так и не удалось преодолеть увлечение кратковременными кампаниями, сведение мероприятий к выполнению спускаемых «сверху» указаний, игнорирование важнейших принципов идеологической деятельности с массами.

При организации идеологической работы акцент делался на поиск форм, наблюдалось увлечение количественными показателями. Учебный процесс в политическом и экономическом образовании строился исключительно на теоретиче-

ских разработках, отражающих идеологию монополично правящей партии. Из-за явного несоответствия теоретических положений и жизненных ситуаций отношение слушателей к изучаемым курсам было во многом формальным. Но тем не менее было бы просто неразумно целиком игнорировать систему идеологической работы 70–80-х годов, не видеть в ней ничего положительного для организации и проведения такой работы в новых исторических условиях [1; 2; 3; 4; 5; 7; 10; 18; 20; 21; 25].

9. Социальная политика на Белорусской железной дороге являлась отражением такой политики государства в целом. Она строилась так, чтобы материальное благосостояние всех категорий железнодорожников возрастало, при этом уровень и качество его были напрямую связаны с результатами труда. На дороге наблюдался постоянный рост заработной платы, совершенствовались условия для труда. Значительные средства потрачены на производственную эстетику, благоустройство рабочего быта. Немало усилий приложено для удовлетворения и развития разумных потребностей, приобщения железнодорожников к культуре, усвоению духовных ценностей, укреплению их здоровья и увеличению продолжительности жизни. Велся поиск приобщения их к управлению производством, развитию их общественной активности. Десятки тысяч железнодорожников участвовали в постоянно действующих производственных совещаниях, в группах народного контроля, общественных отделах кадров, бюро нормирования, экономического анализа и т.п. В различных общественных организациях концентрировалась действительная неформальная энергия людей.

В то же время исследование показало, что у части железнодорожников сознание оставалось потребительским. Не проявляя должного усердия, исполнительности и ответственности на производстве, они порой требовали оплаты без учета реального трудового вклада. Острой и злободневной оставалась проблема укрепления трудовой и производственной дисциплины. Несмотря на принимаемые меры, значительное число железнодорожников совершали прогулы, нарушения правил технической эксплуатации. Наблюдались случаи хищения товаров при их перемещении, в том числе и самими работниками магистрали.

Наиболее массовым пороком среди работников железнодорожного транспорта республики, как и общества в целом, было пьянство. Хотя борьба с пьянством и алкоголизмом стояла в ряду важнейших, кроме административных мер, широко применялось и общественное воздействие, эти пороки не удалось преодолеть. Они были лишь немного потеснены [2; 4; 5; 6; 20].

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ

Монографии, брошюры:

1. **Мандрик И.В.** Работа совета по экономическому образованию отделения дороги: Информационный листок о передовом производственно-техническом опыте. – № эк. 1 (462) – 115. – Минск: ДЦНТИ, 1982. – 6 с.
2. Мандрик И.В. В авангарде перестройки. – Минск: Беларусь, 1990. – 150 с.
3. Мандрик И.В. Профсоюзные организации Витебской области в политической системе советского общества (середина 60-х – 1990 гг.) // Профсоюзное движение на Витебщине: история, опыт, уроки; Под ред. Мандрика И.В., Стаценко В.Г., Шореца В.М. – Витебск: ВФ УО ФПБ МИТСО, 2000. – 101 с.
4. Мандрик И.В. Белорусская железная дорога в 70–80-х гг. XX в.: исторический, социально-экономический и политический аспекты. – Витебск: ВФ УО ФПБ МИТСО, 2003. – 296 с.
5. Мандрик И.В. Развитие железнодорожного транспорта республики в 1970–1991 гг.: состояние, проблемы, уроки. – Витебск: УО ВГТУ, 2003. – 218 с.

Статьи в научных журналах и сборниках:

6. Мандрик И.В., Кирпиченко А.А. Социально-психологические аспекты алкоголизма // Здравоохранение Белоруссии. – 1984. – № 3. – С. 52–54.
7. Мандрик И.В. Действуют методологические семинары // Вестник Высшей школы. – 1985. – № 8. – С. 70–71.
8. Мандрик И.В. Ключевое звено воспитания // Железнодорожный транспорт. – 1989. – № 2. – С. 57–60.
9. Мандрик И.В. С позиций высокой требовательности // Электрическая и тепловозная тяга. – 1989. – № 10. – С. 10–11.
10. Мандрик И.В. Зрелость социально-экономических и политических условий для осуществления социального партнерства в Республике Беларусь // Социальное партнерство: концепция, опыт, проблемы: Материалы Второй Международ. науч.-практич. конф., Витебск, 22–23 апр., 1999 г. / ВФ УО ФПБ МИТСО. – Витебск, 1999. – С. 18–29.
11. Мандрик И.В. Профессиограмма профсоюзного лидера: теоретический и социологический аспект // Профсоюзы как школа социального образования: Материалы Международ. Конгресса, Минск, 24–25 мая 2001 г. / УО ФПБ МИТСО. – Минск, 2001. – С. 109–113.
12. Мандрик И.В. Из истории формирования рыночных отношений на Белорусской железной дороге // Актуальные проблемы гармонизации социально-трудовых отношений: Материалы Четвертой Международ. науч.-практич. конф., Витебск, 22–23 нояб. 2001 г. / ВФ УО ФПБ МИТСО. – Витебск, 2001. – С. 28–30.
13. Мандрик И.В. КПБ–КПСС в 70–80-х гг. XX в.: факторы, сдерживающие активность членов партии // Материалы пятой научной сессии преподавателей и студентов, Витебск, 25 апр. 2002 г. / ВФ УО ФПБ МИТСО. – Витебск, 2002. – С. 210–216.

14. Мандрик И.В. Повышение общеобразовательного и культурного уровня железнодорожников в 70–80-х гг. XX в.: возможности и сдерживающие факторы // Актуальные проблемы гармонизации социально-трудовых отношений: Материалы Пятой Международ. науч.-практ. Конф., Витебск, 22 нояб. 2002 г. / ВФ УО ФПБ МИТСО. – Витебск, 2002. – С. 29–34.
15. Мандрик И.В. Профессионально-квалификационное продвижение рабочих железнодорожного транспорта Белоруссии в 1970–1990 гг. // Вестник Полоцкого гос. ун-та. – 2003. – Т. 2, № 2. – С. 117–119.
16. Мандрик И.В. Белорусская железная дорога: исторический аспект // Вестник Витебского гос. мед. ун-та. – 2003. – Т. 2, № 2. – С. 111–115.
17. Мандрик И.В. Кадровый резерв: концепция подбора и продвижения // Веснік Мазырскага дзярж. пед. ун-та. – 2003. – № 2 (9). – С. 43–46.
18. Мандрик И.В. Практика информационно-политической работы: учет состояния экономики, запросов жизни // Труд, профсоюзы, общество. Науч.-практич. журнал Федерации профсоюзов Беларуси. – 2003. – № 2. – С. 50–55.
19. Мандрик И.В. Тенденции в развитии общества на этапе 70–80-х гг.: политический фактор // Труд, профсоюзы, общество. Науч.-практич. журнал Федерации профсоюзов Беларуси. – 2003. – № 3. – С. 50–54.
20. Мандрик И.В. Белорусская железная дорога в 70–80-х гг. XX в. // Весці БДПУ. – 2003. – № 4. – С. 150–156.
21. Мандрик И.В. Состояние трудовой дисциплины на Белорусской железной дороге в 1970–1980-х гг.: пути по ее укреплению, сложности решения проблемы // Вестник Витебского гос. технолог. ун-та. – 2003. – Вып. 5. – С. 119–126.
22. Мандрик И.В. Критический анализ исторического опыта политического развития на этапе 70–80-х гг. XX в. // История и культура Европы в контексте становления и развития региональных цивилизаций и культур: Актуальные проблемы из истории прошлого и современности: Материалы Международ. науч.-теор. конф., Витебск, 30–31 окт. 2003 г. / УО ВГУ им. П.М. Машерова. – Витебск, 2003. – С. 80–82.
23. Мандрик И.В. Архивные источники о проблемах железнодорожного транспорта // Актуальные проблемы гармонизации социально-трудовых отношений: Материалы Шестой Международ. науч.-практ. конф., Витебск, 27–28 нояб. 2003 г. / ВФ УО ФПБ МИТСО. – Витебск, 2003. – С. 8–12.
24. Мандрик И.В. История профсоюзного движения Беларуси: история и современность // Труд, профсоюзы, общество. Науч.-практич. журнал Федерации профсоюзов Беларуси. – 2004. – № 1. – С. 4–11.

Материалы и тезисы научных конференций:

25. Мандрик И.В. Опыт формирования и развития трудовых коллективов на железнодорожном транспорте // Совершенствование воспитательных функций производственного коллектива в условиях социально-экономического ускорения: Тез. докл. Науч.-практич. конф., Витебск / Витебский гос. пед. ин-т. – Витебск, 1985. – С. 131–134.
26. Мандрик И.В. 40-летию Победы ударный труд – массовое движение среди

- Белорусских железнодорожников // Великая Победа как важный фактор мира и социального прогресса: Тез. докл. Межвуз. науч.-теор. конф., Витебск, 25 июня 1985 г. / ВГПИ. – Витебск, 1985. – С. 95–98.
27. Мандрик И.В. Деятельность областной партийной организации по повышению эффективности промышленного производства (1966–1985 гг.) // История Витебской областной партийной организации: традиции и преемственность: Тез. докл. науч.-теор. конф. / Дом политического просвещения Витебского обкома КПБ. – Витебск, 1987. – С. 41–46.
28. Мандрик И.В. Определение исходного уровня сформированности идейных убеждений и пути их развития // Идейные убеждения: проблемы формирования в условиях перестройки преподавания общественных наук в вузах: Тез. докл. и выступлений Всесоюзной науч.-метод. Конф., Минск, 25–26 янв. 1990 г. / Мин. Нар. обр. БССР. Ин-т пов. квал. при Бел. ГУТе. – Минск, 1990. – С. 224–225.
29. Мандрик И.В. Особенности развития КПСС в 70–80-х гг. (на материалах Компартии Белоруссии) // История политических партий в вузовском курсе политической истории. Проблемы теории, методологии, методики: Тез. докл. и сообщ. Всесоюзной науч.-метод. конф., Москва, июнь 1991г. – Вып. 2. / МПГУ. – М.: Прометей, 1991. – С. 45–47.
30. Мандрик И.В. Роль профсоюзов в развитии соревнования трудящихся в 60–80-е гг. // Профсоюзное движение: история и современность (к 75-летию первого Всебелорусского съезда профсоюзов): Тез. докл. региональн. науч.-практ. конф., Витебск / ВФ УО ФПБ МИТСО. – Витебск, 1996. – С. 43–47.

Статьи в энциклопедических изданиях:

31. Беланоўскі М.А., Мандрык І.У., Космач В.А. Прафесійныя саюзы // Энциклапедыя гісторыі Беларусі: У 6 т. – Мінск: БелЭн, 1999. – Т. 5. – С. 569–572.

Учебно-методические пособия:

32. Мандрик И.В. Гісторыя Беларусі (у кантэксце сусветнай цывілізацыі): Вучэбна-метады. комплекс. – Витебск: ВФ УО ФПБ МИТСО, 2000. – 34 с.
33. Мандрик И.В., Давлятова Е.В. История общественных движений и политических партий: Учебно-методическое пособие. – Витебск: ВФ УО ФПБ МИТСО, 2001. – 74 с.

РЭЗІЮМЭ

Мандрык Іван Уладзіміравіч

“Чыгуначны транспарт Беларусі: кадравая палітыка, грамадска-палітычнае жыццё (1971–1991 гг.)”

Ключавыя словы: чыгуначны транспарт, партыйна-дзяржаўная палітыка, кадры, адукацыя, прафесійная падрыхтоўка, кадры масавых прафесій, ініцыятыва, стымуляванне, палітычны фактар, унутрыпартыйныя адносіны, эканамічная культура, палітычная культура, інфармацыйна-палітычная работа, дысцыпліна працы.

Аб’ектам даследавання з’яўляецца важнейшая галіна эканомікі Беларусі – чыгуначны транспарт. **Прадметам** – гісторыя чыгуначнага транспарту рэгіёна і партыйна-дзяржаўная палітыка ў дадзенай сферы матэрыяльнай вытворчасці (1971–1991 гг.).

Мэта: прааналізаваць даследаванні па праблеме развіцця чыгуначнага транспарту БССР, у рамках строгай структуры апісаць і растлумачыць заканамернасці, якія праяўляліся ў жыцці працоўных калектываў на працягу дваццаці гадоў; раскрыць тыя формы і метады дзейнасці адміністрацыйна-гаспадарчага кіраўніцтва, грамадскіх арганізацый, якія вытрымалі праверку часам, аказаліся найбольш стойкімі і могуць выкарыстоўвацца для вырашэння надзённых вытворчых і ідэалагічных задач сучаснасці.

Навуковая навізна даследавання заключаецца ў тым, што тут упершыню ў комплексным і абагульненым выглядзе аналізуецца ўсе аспекты развіцця вядучай галіны рэспублікі, выкладаюцца навуковыя ўяўленні аб прычынах дэфармацый, якія складваліся ва ўнутрыпартыйных адносінах і крызісных з’явах у ідэалогіі палітычнай арганізацыі.

У працы вырашаны наступныя **задачы:** выяўлены і паказаны разнастайнае жыццё чыгуначнікаў, іх імкненне да сацыяльнай справядлівасці; раскрыты супярэчлівы характар развіцця чыгуначнай вытворчасці, яе сацыяльнай сферы.

Арганічнае зліццё крыніцазнаўчага аналізу, сінтэзу і гістарычнай пабудовы матэрыялу дазволіла выявіць немалыя рэсурсы сацыялістычнага грамадства (выкарыстаныя і нявыкарыстаныя), месца ў ім чалавечага фактара. З улікам раней назіпаўшанага пазітыўнага і негатыўнага вопыту аўтар прапануе навукова абгрунтаваныя рэкамендацыі па павышэнні арганізацыйна-палітычнага патэнцыялу працоўных калектываў, актыўным уплыве на працэс іх абнаўлення, паскарэнні сацыяльна-эканамічнага развіцця ў цяперашніх умовах. Прымяняемы ў даследуемыя гады комплекс эфектыўных формаў і метадаў работы па стварэнні эканамічна надзейнай транспартнай сістэмы, павышэнні матывацыі да высокапрадукцыйнай працы, асабістай зацікаўленасці яе вынікамі будзе карысным для органаў дзяржаўнага кіравання, калектываў прадпрыемстваў і ўстановаў незалежна ад формы ўласнасці.

Матэрыялы даследавання істотна дапамогуць напісанню грунтоўнай навуковай працы па гісторыі развіцця чыгуначнага транспарту Беларусі. У іх таксама закладзена сур’ёзная метадалагічная аснова для вывучэння гісторыі

палітычных партый і грамадскіх рухаў на сучасным этапе. Палажэнні і вывады дысертацыйнай працы могуць быць выкарыстаны ў адукацыйным і выхаваўчым працэсе ў сярэдніх спецыяльных і вышэйшых навучальных установах, асабліва профільных. Яна можа даць вялікую карысць тым, хто сёння займаецца палітычнай дзейнасцю, працуе над вырашэннем праблем палітычнай стратэгіі і тактыкі, а таксама вучоным, выкладчыкам, аспірантам, усім катэгорыям работнікаў, якія працуюць на чыгуначным транспарце.

РЕЗЮМЕ

Мандрик Иван Владимирович

«Железнодорожный транспорт Беларуси: кадровая политика, общественно-политическая жизнь (1971–1991 гг.)»

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, партийно-государственная политика, кадры, образование, профессиональная подготовка, кадры массовых профессий, инициатива, стимулирование, политический фактор, внутрипартийные отношения, экономическая культура, политическая культура, информационно-политическая работа, дисциплина труда.

Объектом исследования является важнейшая отрасль экономики Беларуси – железнодорожный транспорт. **Предметом** – история железнодорожного транспорта региона и партийно-государственная политика в данной сфере материального производства (1971–1991 гг.).

Цель: проанализировать исследования по проблеме развития железнодорожного транспорта БССР, в рамках строгой структуры описать и объяснить закономерности, которые проявлялись в жизни трудовых коллективов на протяжении двадцати лет; раскрыть те формы и методы деятельности административно-хозяйственного руководства, общественных организаций, которые выдержали проверку временем, оказались наиболее стойкими и могут быть использованы для решения насущных производственных и идеологических задач современности.

Научная новизна исследования заключается в том, что здесь впервые в комплексном и обобщенном виде анализируются все аспекты развития ведущей отрасли республики, излагаются научные представления о причинах деформаций, которые складывались во внутрипартийных отношениях и кризисных явлениях в идеологии политической организации.

В работе решены следующие **задачи:** выявлены и показаны многообразная жизнь железнодорожников, их стремление к социальной справедливости; раскрыт противоречивый характер развития железнодорожного производства, его социальной сферы.

Органическое слияние источниковедческого анализа, синтеза и исторического построения материала позволило выявить немалые ресурсы социалистического общества (использованные и неиспользованные), место в нем человеческого фактора. С учетом ранее накопленного позитивного и негативного опыта автор предлагает научно обоснованные рекомендации по повышению организационно-политического потенциала трудовых коллективов, активному влиянию на процесс их обновления, ускорению социально-экономического развития в нынешних усло-

виях. Применяемый в исследуемые годы комплекс эффективных форм и методов работы по созданию экономически надежной транспортной системы, повышению мотивации к высокопроизводительному труду, личной заинтересованности его результатами будет полезен для органов государственного управления, коллективов предприятий и учреждений независимо от форм собственности.

Материалы исследования существенно помогут написанию основательного труда по истории развития железнодорожного транспорта Беларуси. В них также заложена серьезная методологическая основа для последующего изучения истории политических партий и общественных движений на современном этапе. Положения и выводы диссертационной работы могут быть использованы в образовательном и воспитательном процессе в средних специальных и высших учебных заведениях, особенно профильных. Они могут дать большую пользу тем, кто сегодня занимается политической деятельностью, работает над решением проблем политической стратегии и тактики, ученым, преподавателям, аспирантам, всем категориям работников железнодорожного транспорта.

SUMMARY

Mandrik Ivan Vladimirovich

“Belarusian Railway Transport System: staff policy,
public and political life (1971–1991)”

Key-words: railway transport, Party and State policy, personnel, education, professional training, popular occupation personnel, initiative, stimulation, political factor, inner-Party relations, economic culture, political culture, information and political activity, labour discipline.

Research object is the main industrial sphere of Belarus - railway transport system.

Research subject is the history of Belarusian railway transport; Party and State policy in the sphere of railway transport in 1971–1991.

Research objective is to put in order the scientific investigations of Belarusian railway transport development; to describe and to explain within the strict bounds the appropriateness concerning labour collective bodies of Belarusian railway system during twenty years' period of time; to show forms and methods used by Belarusian railway leadership and public organizations (these forms and methods passed through long-term verification and appeared to be firm and able to accomplish important industrial and ideological tasks suitable to present situation).

Scientific novelty: the whole variety of historical problems is shown here in a complex and generalized way; the scientific conception of reasons deformed inner-Party relations and crisis phenomena in the ideology of a political party are also developed.

The following **tasks** are accomplished: the discrepant character of railway system and social sphere development is revealed; the diverse life of railwaymen and their aspiration for social justice are described.

The composition of historical analysis, synthesis and the chain of historical facts revealed huge resources of social community (used and unused) provided by a human factor.

These facts allow the author to offer scientifically grounded recommendations how to increase organizational and political potential of labour collective bodies, how to influence the process of renovation and how to hasten modern socio-economic development.

The analysis of Party and State policy, which promoted leading position for Belarusian railway transport (this fact is statistically grounded on the base of results), will be useful for government leaders and officials.

The research data will help to describe the history of Belarusian railway transport, as substantial foundation is laid for following historical studies of political parties and public movements.

Dissertation theses and conclusions can be used for educational purposes in vocational schools and higher educational establishments especially for railway specialists' training.

It will be interesting not only for politicians, but for everybody who solves the problems of political strategy and tactics: for scientists, teachers, post - graduates and for railwaymen.

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "M. Blazny", with a long horizontal stroke extending to the right.

Автореферат
*диссертации на соискание ученой степени
доктора исторических наук*

**Железнодорожный транспорт Беларуси:
кадровая политика, общественно-
политическая жизнь (1971–1991 гг.)**

Мандрик Иван Владимирович

Подписано в печать 21.09.2004. Формат 60×84 1/16
Бумага офсетная. Гарнитура Times New Roman.
Усл.-печ. л. 2, 3. Уч.-изд. л. 2, 4. Заказ 373. Тираж 100 экз.

Учреждение образования Федерации профсоюзов Беларуси
«Международный институт трудовых и социальных отношений»
Лицензия ЛВ № 153 от 21.09.1998 г.
210015, г. Витебск, ул. «Правды», 8а.

Отпечатано с помощью множительной техники УО ФПБ ВФ «МИТСО»
210015, г. Витебск, ул. «Правды», 8а.

