

БА 183715 ор. ✓

ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ИНСТИТУТ ИСТОРИИ ПАРТИИ
ПРИ ЦК КП БЕЛОРУССИИ -
ФИЛИАЛ ОРДЕНА ЛЕНИНА ИНСТИТУТА МАРКСИЗМА-ЛЕНИНИЗМА ПРИ ЦК КПСС

На правах рукописи

МАНДРИК Иван Владимирович

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПАРТИЙНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ
ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ И ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ
АКТИВНОСТИ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
БЕЛОРУССИИ (1966-1970 ГОДЫ)

Специальность 07.00.01

История Коммунистической партии Советского Союза

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Минск - 1982

Работа выполнена на кафедре истории КПСС Минского ордена Трудового Красного Знамени государственного педагогического института имени А.М.Горького.

Научный руководитель –
доктор исторических наук, профессор **Мацко А.И.**

Официальные оппоненты: доктор исторических наук **Кордук В.К.**,
кандидат исторических наук, доцент
Шибалко В.В.

Ведущая организация – Белорусский государственный университет имени В.И.Ленина, кафедра истории КПСС естественных факультетов

Защита диссертации состоится " 6 " мая 1982 г.
в 15 часов на заседании специализированного совета по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора наук при Институте истории партии при ЦК КП Белоруссии – филиале Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС.

Адрес: 220016, г.Минск, ул.Красноармейская, 4.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института истории партии при ЦК КП Белоруссии.

Автореферат разослан " 2 " апреля 1982г.

Ученый секретарь
специализированного совета *Э.А. Забродский* (Забродский Э.А.)

Ба 183715 гр.

Актуальность проблемы. Высокая производственная и общественно-политическая активность масс – подлинных творцов истории – одно из условий коммунистического строительства. "Сознание трудящимися того, что они работают не на эксплуататоров, а на себя, на свое общество, – отмечается в Программе КПСС, – порождает трудовой энтузиазм, новаторство, творческую инициативу, массовое социалистическое соревнование. Социализм – это живое творчество трудящихся масс. Рост активности народных масс в строительстве новой жизни – закон эпохи социализма"¹. Зрелый социализм обеспечивает широчайшие возможности для раскрытия способностей каждого человека, но этот процесс не стихийный. Эти возможности могут быть реализованы при возрастающей роли субъективного фактора и прежде всего подлинно революционного авангарда – Коммунистической партии. Являясь ядром политической системы нашего общества, его живой душой, партия придает созидательной деятельности советского народа за построение коммунизма научно обоснованный характер.

Осуществляя руководство всеми сферами экономической и общественной жизни, Коммунистическая партия особое внимание уделяет развитию железнодорожного транспорта – становому хребту транспортной системы СССР. Находясь на ключевых позициях народного хозяйства, железнодорожный транспорт служит выполнению задач, намеченных партией в области экономики, культуры, социального развития, национальных и международных отношений.

Большое значение железнодорожному транспорту, политическому воспитанию его работников придавал В.И. Ленин. Он подчеркивал, что "железные дороги – это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на котором основывается целиком социализм"².

Ленинская забота о транспорте стала доброй традицией Коммунистической партии, которая на своих съездах, пленумах, в пар-

¹ Программа КПСС. М., 1961, с.15.

² Ленин В.И. Заключительное слово по докладу об очередных задачах Советской власти. Заседание ВЦИК 29 апреля 1918 г. – Полн. собр. соч., т.36, с.271–272.

10. . 1. 2010

Дзяржаўная
бібліятэка
БССР
Іван Я. П. Мясніш

тийных документах¹ определяет пути решения сложных транспортных проблем и реализует их на практике. Ныне железнодорожный транспорт страны выполняет огромный, невиданный в мировой практике объем перевозок. На его долю приходится почти три четверти внутреннего грузооборота и около 40 процентов пассажиров.

Долговременная комплексная программа развития железнодорожного транспорта предусмотрена в решениях XXVI съезда КПСС. Общегосударственной задачей назвал Л.И.Брежнев "разработку оптимальных схем грузопотоков, исключение встречных перевозок"². Эффективное решение этих указаний во многом зависит от работников железнодорожного транспорта.

Развивая традиции, сложившиеся у железнодорожников, партийные организации Белоруссии в годы восьмой пятилетки провели большую организаторскую и политическую работу по повышению ответственности за качество перевозочного процесса, обеспечению высоких результатов при наименьших затратах. В этот период в коллективах белорусских железнодорожников зародилось немало творческих поисков, направленных на улучшение перевозок грузов для народного хозяйства. Например, широкое развитие получило содружество железнодорожников с автомобилистами, тружениками предприятий промышленности, колхозов и совхозов. Впервые в стране здесь внедрена маршрутизация. В те годы, как и теперь, белорусские железнодорожники занимали ведущее место среди работников других дорог в выполнении программы по расширению международных экономических связей с европейскими и особенно с братскими социалистическими странами, обеспечивая при этом 90 процентов грузовых и 50 процентов пассажирских перевозок республики³.

Актуальность и практическая значимость темы объясняется также и тем, что 1966-1970 годы занимают важное место в истории Коммунистической партии и Советского государства. Исследуемый период совпал с празднованием величайших исторических дат в

¹ Об организаторской работе Челябинского обкома КПСС по сокращению простоев вагонов под грузовыми операциями и обеспечению их сохранности на промышленных и железнодорожных предприятиях области. Постановление ЦК КПСС от 16 мая 1978 г. - В кн.: КПСС в резолюциях и решениях..., т.13, М., 1981, с.97-99; О мерах улучшения партийно-политической работы на железнодорожном транспорте. Постановление ЦК КПСС от 21 мая 1980 г. - Там же, с.581-585.

² Материалы XXVI съезда КПСС. М., 1981, с.40.

³ См.: Железнодорожная магистраль Белоруссии. Мн., 1976, с.14.

жизни советского народа и всего прогрессивного человечества - 150-летием со дня рождения К.Маркса, 50-летием Великой Октябрьской социалистической революции, 100-летием со дня рождения В.И.Ленина и 50-летием Белорусской ССР и Коммунистической партии Белоруссии. Подготовка и проведение этих знаменательных дат проходили в коллективах железнодорожного транспорта в обстановке высокой производственной и общественно-политической активности. Научная разработка данной проблемы важна как в плане воспитания трудящихся на передовых образцах труда, лучших примерах ведения общественного хозяйства, так и в плане объективного освещения советской действительности с целью разоблачения буржуазных фальсификаторов, преднамеренно искажающих роль КПСС, советского рабочего класса в строительстве коммунизма.

Деятельность Компартии Белоруссии по повышению производственной и общественно-политической активности железнодорожников, одного из отрядов рабочего класса, позволяет проследить общую направленность экономической политики партии в период строительства коммунизма, показать пути совершенствования форм и методов партийного руководства творчеством масс, рассмотреть в диалектическом единстве возрастание роли рабочего класса и руководящей роли партии на этапе развитого социализма.

Разработанность темы исследования. Советскими учеными много сделано в изучении деятельности КПСС по повышению производственной и общественно-политической активности рабочего класса.

К числу фундаментальных исследований закономерностей развития рабочего класса, различных аспектов его производственной и общественно-политической деятельности под руководством КПСС в период строительства коммунистического общества относятся сборники статей, подготовленные кафедрами общественных наук и партийного строительства АОН и ВПШ при ЦК КПСС¹, в которых раскрываются формы и методы работы партии по активизации внутри-

¹ См.: Первичная партийная организация - авангард трудового коллектива. М., 1975; Шептов А.К. Повышение роли коммунистов в производственной деятельности промышленных предприятий. - В сб.: Вопросы теории и практики партийного руководства народным хозяйством. М., 1965; Политическая и организаторская работа партии в современных условиях. М., 1970 и др.

партийной жизни, повышению руководства экономической, социально-политической, духовной сферой трудящихся.

Много внимания этой проблеме уделяется в работах ученых Белоруссии¹. В них раскрываются основные направления воспитания социальной ответственности личности и коллектива за результаты производственной работы.

Четкостью изложения, глубиной теоретических положений отличается исследование "История рабочих Ленинграда", удостоенное Государственной премии СССР. Интересующей нас проблеме здесь посвящен раздел: "Роль рабочих в производственной и общественной жизни", написанный А.З.Ваксером².

Особую ценность представляет литература, подготовленная рабочими - лучшими представителями различных отраслей промышленности и транспорта³. В них Герои Социалистического Труда, передовики и новаторы производства рассказывают об истоках роста производственной и общественно-политической активности, о роли партийных и общественных организаций в распространении лучшего опыта, об атмосфере трудового и политического подъема, с которым трудящиеся борются за осуществление выдвинутых партией задач.

¹ Д м и т р у к Л.А. Социальная активность производственного коллектива в условиях экономической реформы. Мн., 1972; Т и в о М.Д. Общественная активность трудящихся в условиях коммунистического строительства. Мн., 1974; С е м е н ь к о в В.Н. Производственный коллектив, труд, среда, воспитание. Мн., 1975; Б у с л о в К.П. Гуманизация общественных отношений и возрастание активности трудящихся. Мн., 1975; К а п и ч Н.Ф. По заветам великого Ленина. Деятельность Компартии Белоруссии по осуществлению ленинских идей о творческой активности масс в социалистическом строительстве (1926-1937). Мн., 1977; Б е л я к о в и ч Н.Н. Социальная активность рабочего класса. Мн., 1978 и др.

² См.: История рабочих Ленинграда. Т.2, Л., 1972, с.422-440.

³ См., например: Ч у е в А. Мы работаем рядом. "Знамя", 1972, № 6; Б р а й к о в П., Л е б е д е в Е. Рабочее слово - твердое слово. М., 1974; А л е к с а н д р о в Н.С. Духовный мир советского рабочего. М., 1975; К л и м ч е н к о Е. Мы, хозяева. Мн., 1978; Б а р к у н Н.Я. Рабочая честь. Мн., Беларусь, 1978 и др.

Написано ряд докторских¹ и кандидатских² диссертаций, посвященных деятельности партийных организаций по повышению производственной и общественно-политической активности трудящихся.

Вместе с тем следует отметить, что данная проблема пока в республике недостаточно исследована. Лишь в диссертациях Л.М.Лыча и Г.И.Шевчука содержится анализ работы руководства Белорусской железной дороги, профсоюзных и в некоторой степени партийных организаций по мобилизации железнодорожников на борьбу за выполнение планов и социалистических обязательств. Между тем опыт работы партийных организаций по развитию активности железнодорожников имеет общепартийное значение. Все вышеизложенное обусловило выбор автором данной темы в качестве диссертационного исследования.

Цели и задачи исследования.

Диссертант поставил перед собой цель обобщить опыт работы Компартии Белоруссии по развитию производственной и общественно-политической активности работников железнодорожного транспорта республики в годы восьмой пятилетки, а также дать рекомендации по совершенствованию этого процесса.

Анализируя формы и методы партийного руководства произ-

¹ Терновой О.И. Борьба КПСС за развитие творческой активности рабочего класса в строительстве коммунизма (1956-1966 г.г.). М., 1972; Борох В.М. Деятельность КПСС по развитию трудовой и общественной активности работников промышленности в условиях развитого социализма. Иваново, 1974; Векеров М.Р. Деятельность Компартии Азербайджана по подготовке кадров рабочего класса и повышению их производственной и политической активности в условиях развитого социализма. Баку, 1974; Загорский В.М. Партийное руководство железнодорожным транспортом СССР в условиях зрелого социализма. М., 1978; Коршук В.К. Деятельность Компартии Белоруссии по развитию трудовой активности рабочего класса в условиях зрелого социализма. М., 1980 и др.

² Лыч Л.М. Железнодорожники Белоруссии в годы семилетки (1959-1965 г.г.). Мн., 1966; Попов В.Г. Деятельность Первостроительской партийной организации по развитию общественно-политической и трудовой активности трудящихся (1966-1970 г.г.). Пермь, 1973; Шевчук Г.И. Коммунистическая партия Белоруссии в борьбе за технический прогресс на железнодорожном транспорте (1959-1968 г.г.). Мн., 1973; Кудашов Ю.П. Работа партийных организаций промышленных предприятий по развитию производственной и общественно-политической активности рабочих. М., 1975; Попов В.И. Деятельность Ленинградской организации КПСС по развитию творческой активности рабочего класса в годы восьмой пятилетки. Л., 1979 и др.

водственной и общественно-политической активностью работников железнодорожного транспорта, автор поставил перед собой следующие задачи:

- раскрыть основные направления политики партии в руководстве железнодорожным транспортом и практическую организаторскую деятельность Компартии Белоруссии по претворению ее в жизнь;
- проследить процесс роста идейного и культурно-технического уровня работников железнодорожного транспорта республики и влияние этих факторов на производственную и общественно-политическую активность железнодорожников;
- проанализировать основные аспекты социалистического соревнования на железнодорожном транспорте, как одного из главных и высокоэффективных средств реализации политики партии, глубокого воздействия на хозяйственную практику, политическую жизнь и духовную атмосферу трудовых коллективов;
- показать партийное руководство процессом привлечения работников железнодорожного транспорта к непосредственному участию в управлении производством и общественной жизнью трудовых коллективов.

Идейно-теоретической и методологической основой исследования явились произведения основоположников марксизма-ленинизма, решения съездов и пленумов ЦК КПСС и ЦК КПБ, постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР, ЦК КПБ и Совета Министров БССР. Работая над диссертацией, автор опирался на положения и выводы, содержащиеся в трудах Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л.И. Брежнева, других руководителей партии и Советского правительства.

В соответствии с избранной темой исследования, автором изучены документы партийных архивов Института истории партии при ЦК КПБ, Витебского, Гомельского, Минского, Могилевского областных комитетов партии, Центрального государственного архива Октябрьской революции и социалистического строительства БССР, государственного архива Витебской области, архива управления Белорусской железной дороги, а также материалы центральной и местной печати, касающиеся данной проблемы.

Научная новизна и практическая значимость представленной

р а б о т ы состоит, на наш взгляд, в том, что в диссертации сделана попытка конкретного научного анализа деятельности Компартии Белоруссии по развитию производственной и общественно-политической активности работников железнодорожного транспорта республики в годы восьмой пятилетки. Данная проблема рассматривается комплексно, на основе большого фактического материала, анализируются факторы формирования производственной и общественно-политической активности работников железнодорожного транспорта. В диссертации раскрыта организаторская и идеологическая работа партийных комитетов и организаций на предприятиях железнодорожного транспорта, способствующая мобилизации трудящихся на осуществление планов коммунистического строительства. В ней впервые вводятся в научный оборот конкретные материалы о работе партийных организаций республики по развитию производственной и общественно-политической активности железнодорожников. Положения и выводы исследования нашли уже применение в практике идейно-политического воспитания трудящихся.

А п р о б а ц и я р а б о т ы . Диссертация обсуждена и рекомендована к защите кафедрой истории КПСС Минского государственного педагогического института имени А.М.Горького и сектором истории партии Института истории партии при ЦК КП Белоруссии.

Исследуя тему, автор поддерживал деловые контакты с партийными и хозяйственными работниками железнодорожного транспорта, неоднократно участвовал в изучении эффективности партийной работы в трудовых коллективах, в подготовке научно-практических конференций для партийного и идеологического актива республики. Основная часть материалов исследования опубликована, рекомендации автора по совершенствованию форм и методов партийного влияния на повышение производственной и общественно-политической активности трудящихся приняты для практического внедрения в партийных организациях Витебской области.

Диссертация состоит из введения, двух глав и заключения. В первой главе "Борьба КПБ за дальнейшее развитие производственной активности работников железнодорожного транспорта" исследуется деятельность Компартии Белоруссии по совершенствованию организационно-партийной работы на железнодорожном транспорте, показаны основные направления работы пар-

тийных организаций по повышению культурно-технического уровня железнодорожников и развитию социалистического соревнования.

Понимая, что повышение производственной и общественно-политической активности работников железнодорожного транспорта необходимо вести через переичные партийные организации, которые, по выражению В.И.Ленина, являются "опорным пунктом для агитационной, пропагандистской и практически организационной работы среди масс"¹, ЦК КПБ, обкомы, горкомы и райкомы партии стремились сделать их боевой, активно действующей силой партии. На бюро ЦК КПБ регулярно рассматривались вопросы, непосредственно связанные с усилением деятельности партийных организаций железнодорожного транспорта.

Вопросы, выносимые на рассмотрение бюро ЦК КПБ, заранее тщательно изучались компетентными комиссиями, в принимаемых постановлениях определялись главные направления в решении задач хозяйственного и культурного строительства, проведении организаторской и политической работы среди железнодорожников.

В комплексе мер, призванных обеспечить расширение и усиление влияния партийных организаций на все стороны производственной и общественно-политической жизни коллективов, важное место занимала работа по росту и улучшению качественного состава партийных рядов. При отборе и приеме в партию партийные комитеты и парторганизации руководствовались требованиями XXIII съезда КПСС, строго соблюдали принцип индивидуального отбора, вели пополнение за счет передовиков и новаторов железнодорожного транспорта, работников ведущих профессий. В целом по республике количество коммунистов-железнодорожников увеличилось с 11427 в январе 1966 года² до 13966 к началу 1971 года³. Партийная прослойка среди железнодорожников за это время возросла с 10,3 до 11,7 процента. Рост партийных рядов за счет высококвалифицированных рабочих, передовиков и новаторов производства способствовал улучшению их качественного состава, повышению уровня организаторской и вос-

¹ Л е н и н В.И. На дорогу. - Полн.собр.соч., т.17, с.363.

² ПА ИИП при ЦК КПБ, ф.4, оп.93, д.294, л.6.

³ Там же, д.299, л.6.

питательной работы и соответствовал ленинскому положению, что "не для рекламы, а для серьезной работы нужны нам новые члены партии"¹.

Одновременно велась активная работа по совершенствованию структуры парторганизаций железнодорожного транспорта. Во многих из них были созданы партийные комитеты, увеличилось число цеховых партийных организаций и партгрупп. Так, если на I января 1966 года насчитывалось 146 цеховых парторганизаций, 190 партгрупп и только 4 первичные парторганизации, имеющие парткомы², то уже в январе 1971 года цеховых парторганизаций было 191, партгрупп - 268, первичных парторганизаций, имеющих парткомы, - 12³. Совершенствование структуры партийных организаций не являлось самоцелью, а было тесно связано со стремлением партийных комитетов усиливать свое влияние на всю хозяйственную и идейно-воспитательную работу в коллективах железнодорожного транспорта.

Практика партийной работы обогатилась новыми формами и методами. Парторганизации железнодорожного транспорта настойчиво распространяли все ценное, передовое, проверенное жизнью. В целях повышения активности коммунистов широко практиковалось их участие в выборных партийных органах, подготовке и проведении партийных собраний, роль которых особенно возросла после октябрьского и ноябрьского (1964 г.) Пленумов ЦК КПСС. Партийные собрания были действенной школой воспитания коммунистов. На них, как правило, решались наиболее актуальные вопросы жизни и деятельности коллективов железнодорожного транспорта.

В диссертации показано, что одно из главных звеньев в организаторской работе партии - подбор, расстановка и воспитание кадров. Исходя из ленинского указания о том, чтобы на решающих участках руководства "стояли люди не только, несомненно, преданные, но люди действительно образованные и с громадными способностями... талантливые люди..."⁴, партийные организации за-

¹ Ленин В.И. Государство рабочих и партийная неделя. - Полн.собр.соч., т.39, с.225.

² ПА ИИП при ЦК КПБ, ф.4, оп.93, д.274, л.7.

³ Там же, д.299, л.6.

⁴ Ленин В.И. Политический отчет Центрального Комитета XI съезду РКП(б) 27 марта. - Полн.собр.соч., т.45, с.105.

ботились о пополнении кадров руководителей производства энергичными, грамотными людьми, знающими свое дело специалистами.

К началу 1971 года обеспеченность специалистами с высшим образованием в целом по дороге составляла 83,6%, по Гомельскому отделению - 93,8%, по Брестскому - 100%. Практически полностью удовлетворялась потребность дороги в специалистах железнодорожниках со средним специальным образованием. В 1970 году она была на уровне 95%, тогда как в 1966 году равнялась 77,6%¹.

Для повышения технического и идейно-политического уровня руководящих и инженерно-технических работников партийные организации наладили их постоянную учебу в политических школах, семинарах, университетах. Удачной формой работы с руководящими кадрами явилось проведение их аттестации.

Наряду с положительным опытом работы в диссертации отмечаются и недостатки. В частности, в некоторых партийных организациях партийные собрания не стали школой воспитания, действенным средством повышения производственной и общественно-политической активности коммунистов-железнодорожников. Имелись упущения в подборе и расстановке руководителей. Отдельными участками производства, требующими специалистов с высшим специальным образованием, руководили практики.

Анализ организационно-партийной работы на предприятиях железнодорожного транспорта дает основание сделать вывод, что в годы восьмой пятилетки повысилась боеспособность первичных партийных организаций и партийных групп, возросла авангардная роль коммунистов, произошло дальнейшее приближение партийного руководства к производству.

В диссертации на конкретных примерах показано, что темпы общественного прогресса, продвижение нашей страны к коммунизму в большей мере зависят от культурно-технического уровня трудящихся, который является одним из важнейших факторов роста производственной и общественно-политической активности. В годы восьмой пятилетки партийные организации осуществили ряд мер по повышению общеобразовательного уровня железнодорожников, подготовке новых квалифицированных рабочих. Данные вопросы были в

¹ Архив управления Белорусской железной дороги, ф.1, оп.21, д.39, л.32, 38; д.18а, л.40.

центре внимания партийных комитетов, рассматривались на собраниях коммунистов в первичных партийных организациях. Они находили отражение в социалистических обязательствах предприятий, отделений и дороги в целом. Был налажен учет всех работающих в возрасте до 30–40 лет, не имеющих среднего образования, составлялись перспективные планы повышения общеобразовательного уровня, со стороны парторганизаций и других общественных организаций осуществлялся действенный контроль за их выполнением. Анализ фактического материала свидетельствует, что сочетание обучения железнодорожников в школах рабочей молодежи, вечерних и заочных техникумах, высших учебных заведений с работой на производстве получило широкий размах. Только с вечернего и заочного отделений Белорусского института инженеров железнодорожного транспорта за годы восьмой пятилетки выпущено 1246 инженеров, которые в основном готовились из работников Белорусской магистрали¹.

Постоянное увеличение высококвалифицированных рабочих кадров для Белорусской железной дороги шло в 1966–1970 годы по двум направлениям: во-первых, эту функцию выполняла система профессионально-технического образования; во-вторых, рабочее пополнение готовилось непосредственно на предприятиях. За 5 лет профтехучилищами железнодорожного профиля было подготовлено и передано предприятиям Белорусской железной дороги 3718 квалифицированных рабочих².

Успешно использовался и такой путь подготовки кадров железнодорожников, как индивидуальное, бригадное, курсовое и другое производственное обучение непосредственно на предприятиях. Таким способом за пятилетку было подготовлено 45,5 тысяч рабочих, повысили свою квалификацию около 59 тысяч человек³.

Немаловажное значение в деле пополнения предприятий и организаций железнодорожного транспорта новыми работниками имела

¹ ПА Гомельского обкома КПБ, ф. 6777, оп. I, д. 186, л. 44.

² Подсчитано автором по данным архива управления Белорусской железной дороги, ф. I, оп. 21, д. 18а, л. 80; д. 21а, л. 59; д. 27а, л. 66; д. 34, л. 50; д. 39, л. 75.

³ Подсчитано автором по данным архива управления Белорусской железной дороги, ф. I, оп. 21, д. 18а, л. 78–81; д. 21а, л. 56–59, 67; д. 27а, л. 62, 65, 66; д. 34, л. 47, 49, 50; д. 39, л. 67, 72, 73, 74.

работа, проводимая партийными организациями и руководителями по трудоустройству выпускников средних школ, которых за это время было принято 5458 человек¹.

В процессе поиска путей более эффективного решения проблемы совершенствования подготовки и повышения квалификации железнодорожников возникли новые формы работы - это проведение общественных смотров состояния подготовки молодых рабочих, создание технических кабинетов, введение на крупных предприятиях должности инженера по подготовке кадров, образование школ передового опыта по наиболее важным направлениям и т.д. Постоянно расширяя контингент и совершенствуя содержание занятий школ передового опыта, партийные, профсоюзные, комсомольские организации и хозяйственные руководители смогли обеспечить за пятилетие прохождение через них около 80% работников Белорусской железной дороги². В школах передового опыта работники железнодорожного транспорта обогащались современными приемами и методами труда, у них развивались такие качества, как товарищеское сотрудничество и взаимопомощь, творческое отношение к труду и участию в общественной жизни.

Значительное место в диссертации отведено изучению и обобщению опыта партийной работы по развитию социалистического соревнования и его высшей формы - движения за коммунистическое отношение к труду. Партийные организации придали социалистическому соревнованию среди железнодорожников массовый характер, превратили его в могучую силу развития производственной и общественно-политической активности. Социалистические обязательства представляли собой широкую программу деятельности, в которой отражались вопросы роста объемов производства и производительности труда, укрепления трудовой дисциплины, эффективного использования трудовых и материальных ресурсов, улучшения условий труда и внедрения новой техники и технологии. Усилия участников соревнования были сосредоточены на перевыполнении плановых заданий с наименьшими трудовыми затратами.

Широкий размах приобрело среди железнодорожников социалистическое соревнование за достойную встречу 50-летия Октября, 50-летия БССР

¹ Архив управления Белорусской железной дороги, ф.1, оп.21, д.18а, л.75.

² Там же, д.39, л.67.

КПБ, 100-летия со дня рождения В.И.Ленина. Ряд коллективов железнодорожного транспорта в числе первых в республике выступили инициаторами достойной встречи юбилейных дат. Партийные организации стремились глубоко вникать в существо предложений и начинаний рабочих по открытию лицевого счетов, вождению тяжеловесных составов, сокращению времени на обработку составов, приводили в действие такие факторы как гласность, информированность, правильное сочетание моральных и материальных стимулов. Участие коммунистов и комсомольцев в социалистическом соревновании рассматривалось большинством партийных организаций как важнейшее поручение. Постоянно росло число участников соревнования: если на I января в 1967 году им было охвачено 86,8% к числу работающих¹, то в 1971 году - 91,02%².

Важным средством повышения результативности соревнования за лучшее использование подвижного состава являлось участие в нем автомобилистов и работников транспортных цехов предприятий промышленности, имеющих подъездные пути. Поэтому необходимо развивать и поддерживать эту эффективную форму соревнования, примененную впервые на Белорусской дороге витебскими железнодорожниками. Она предусматривает заключение договоров - обязательств между железнодорожниками, облавтотрестом и крупнейшими предприятиями области о максимальной загрузке вагонов, снижении их простоя, повышении ритмичности.

В диссертации на большом фактическом материале показано, что применение партийными организациями разнообразных средств и форм вовлечения железнодорожников в соревнование за коммунистическое отношение к труду способствовало непрерывному росту доли его участников в общей массе рабочих, инженерно-технических работников и служащих. Так, в 1966 году в движении за коммунистическое отношение к труду участвовало 64713 человек (58,4%), а в 1970 - 81832 человека (68,7%). Процент ударников коммунистического труда среди участников движения за это время вырос с 29,8 до 34,4%³. В этом движении ярко проявилось неодолимое желание железнодорожников

¹ ЦГАОР БССР, ф.265, оп.11, д.257, л.149а.

² Там же, д.729, л.157.

³ Там же, д.257, л.149а; д.729, л.157.

ускорить создание материально-технической базы коммунизма, в нем содержались элементы труда, при которых "...бесплатная работа на общую пользу становится всеобщим явлением"¹.

Размах социалистического соревнования в значительной степени определил высокие достижения белорусских железнодорожников в выполнении задач, поставленных XXIII съездом КПСС и XXVI съездом КПБ. За годы восьмой пятилетки коллектив Белорусской железной дороги 10 раз выходил победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании среди железных дорог страны, в год ленинского юбилея все четыре квартала подряд завоевывал первенство во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Труд белорусских железнодорожников был высоко оценен Коммунистической партией и Советским правительством. За успехи в социалистическом соревновании, высокие производственные показатели 800 передовых рабочих, инженерно-технических работников и служащих награждены орденами и медалями, 59-и присвоено почетное звание "Заслуженный работник транспорта Белорусской ССР", а машинисту-инструктору Могилевского локомотивного депо В.А.Деменкову присвоено звание Героя Социалистического Труда².

Во второй главе "Формы воздействия партийных организаций на развитие общественно-политической активности работников железнодорожного транспорта" обобщается опыт работы партийных организаций по идейно-политическому воспитанию железнодорожников, привлечению их к управлению производством, подчеркивается, что участие трудящихся в управлении производством через различные общественные формирования - закономерность строительства коммунизма.

Ставя перед собой задачу формирования коммунистического мировоззрения у всех трудящихся, партия исходит из того, что коммунизм побеждает и может победить только в результате сознательной, целеустремленной деятельности широких масс трудящихся. Как подчеркивал В.И. Ленин, "развитие сознания масс остается, как и всегда, базой и главным содержанием всей нашей работы"³.

¹ Ленин В.И. Доклад о субботниках на Московской конференции РКП(б). - Полн. собр. соч., т. 40, с. 34.

² ЦГАОР БССР, ф. II43, оп. I, д. 499, л. 44; Железнодорожная магистраль Белоруссии. Мн., 1971, л. 15.

³ Ленин В.И. Уроки московского восстания. - Полн. собр. соч., т. 13, с. 376.

В диссертации показано, что после того, как в августе 1965 года по рекомендации отдела пропаганды ЦК КПСС по всей стране была произведена перестройка существующей системы, партийным комитетам и организациям удалось наладить дифференцированный подход, преемственность и последовательность в политическом образовании железнодорожников. В качестве основных направлений в деятельности парторганизации избрали перспективное планирование учебы, улучшение работы с пропагандистскими кадрами, качественное комплектование сети партийного просвещения. На примере работы партийных организаций пяти крупных железнодорожных узлов автор приходит к выводу, что в годы восьмой пятилетки значительно увеличилось число слушателей партийного образования за счет дополнительного включения в учебу коммунистов и беспартийных, осуществлен на деле поворот к всестороннему изучению марксистско-ленинской теории. Во всех звеньях партийной учебы серьезное значение придавалось углубленному изучению произведений В.И. Ленина, документов партии и правительства. Учитывая специфику труда железнодорожников, много внимания уделялось внедрению методов самостоятельного овладения знаниями по индивидуальным планам, тесной связи изучаемого материала с жизнью коллективов. На занятиях слушатели учились делать экономические расчеты, анализировать хозяйственную деятельность, изыскивать неиспользованные резервы, обосновывать социалистические обязательства. В процессе учебы у рабочих, ИТР и служащих железнодорожного транспорта вырабатывалось высокое сознание, чувство хозяина производства. Слушатели высшего и наиболее подготовленные среднего звена привлекались к проведению массово-политической работы среди трудящихся в бригадах и цехах.

В диссертации анализируется деятельность партийных организаций по подбору и подготовке пропагандистских кадров. В частности, раскрывается содержание этой работы на предприятиях Гомельского, Витебского, Могилевского и Минского отделений Белорусской железной дороги. Обязанность пропагандиста считалась главным, основным партийным поручением многих руководителей и специалистов. Октябрьский райком КПБ г. Минска, Железнодорожный г. г. Витебска и Гомеля, Ленинский г. Могилева широко практиковали направление коммунистов - руководителей управления отделений - пропагандистами на предприятия. Центром работы с пропагандистами стали созданные в это время на целом ряде предприятий кабинеты

политического просвещения на общественных началах.

Политическое просвещение работников железнодорожного транспорта Белоруссии серьезно сказывалось на формировании их мировоззрения, воздействовало на рост общественно-политической и производственной активности. Отчетливо проявлялась связь политической учебы с практическими делами коммунистов, комсомольцев и беспартийных.

Партийные организации значительно расширили формы и методы идейного влияния на работников железнодорожного транспорта. ЦК КПБ, обкомы, горкомы и райкомы партии помогли первичным партийным организациям в налаживании новой организационной формы политической агитации — института политинформаторов, сохранив одновременно и агитколлективы. Главное внимание, как показано в диссертации, партийные организации уделяли тому, чтобы массово-политическая работа проводилась своевременно, была глубокой по содержанию, яркой по форме, давала полное представление о важнейших внутренних и международных событиях, влияла на рост коммунистической сознательности, общественно-политической активности и в конечном итоге — на улучшение производственных показателей.

Конкретное воплощение идейно-политического воспитания работников железнодорожного транспорта проявилось в успешном завершении заданий восьмой пятилетки. Только себестоимость перевозок за 1966—1970 годы снизилась на 13%, что дало 31 млн. рублей экономии для народного хозяйства страны¹.

Характерной особенностью развитого социализма является то, что здесь в политику и экономику включаются миллионы людей, рабочих, колхозников, ученых, инженеров, техников, служащих, все классы и социальные группы, общественные организации трудящихся, весь народ. Как указывал Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л.И. Брежнев: "Социализм в дополнение к хорошему управлению, как говорят, "сверху" имеет еще одну могучую силу ускорения экономического роста — это идущие "снизу", а точнее говоря, из самых глубин общества творческая активность, инициатива, трудовой энтузиазм миллионов. Здесь великое преимущество социализма"².

¹ Опыт Белорусской железной дороги по организации социалистического соревнования. Мн., 1973, с.6.

² Брежнев Л.И. Ленинским курсом. Т.6, 1978, с.323.

В исследовании показано, что партийные организации отводили важное место в своей работе привлечению железнодорожников к осуществлению демократии и общественных начал в сфере материального производства и общественно-политической жизни. Самыми массовыми организациями, которые объединяли практически всех работников и влияли на развитие их творческой активности, являлись профсоюзные комитеты. В 1966 году на Белорусской железной дороге было 795 профсоюзных комитетов, в их рядах было 107666 железнодорожников, а уже в 1970 году профсоюзных комитетов насчитывалось 847 и объединяли они 116530 железнодорожников, или 98% всех работающих¹.

Партийные организации рассматривали профсоюзы как надежную опору в массах, повышали их роль в решении всех вопросов труда, жизни и быта людей, расширяли участие работников железнодорожного транспорта в планировании и управлении производством. Ярким подтверждением этому была работа железнодорожников в выборных профсоюзных органах. Например, только в члены дорожного, районных, местных комитетов профсоюза и их формирований ежегодно избиралось около 50 тысяч железнодорожников².

Вовлечение тружеников магистрали в управление общественным производством шло также через постоянно действующие производственные совещания (ПДПС) и рабочие собрания. Значительное улучшение работы ПДПС, уровня проведения рабочих собраний, которое прослеживается на конкретных примерах, приведенных в диссертации, — результат пристального внимания к их деятельности со стороны партийных организаций. Они внимательно относились к организации подготовки и проведению ПДПС и рабочих собраний, наладили систему делового участия в них руководителей, осуществляли контроль за составлением и реализацией перспективных и текущих планов их работы.

Производственные совещания и рабочие собрания — дело большой партийной и государственной важности. На основании этого делается вывод о необходимости постоянного увеличения числа работников железнодорожного транспорта в составе ПДПС и рабочих

¹ ЦГАОР БССР, ф. 265, оп. II, д. 257, л. 149; д. 729, л. 157.

² Подсчет произведен автором по данным ЦГАОР БССР, ф. 265, оп. II, д. 257, л. 149а; д. 319, л. 159; д. 400, л. 148; д. 553, л. 147; д. 729, л. 157.

собраний, поскольку их широкое участие в решении различных вопросов жизни коллектива позволяет правильно сочетать единоначалие с демократическим принципом управления.

Организованный характер приобрело на Белорусской железной дороге движение рационализаторов и изобретателей. Число членов ВОИР за пятилетку увеличилось на 1,5 тыс. человек, к 1970 году в их составе насчитывалось 8 тысяч железнодорожников, из них 70% рабочих¹. Приведенные в диссертации материалы показывают, что основным условием успешной работы по развитию рационализаторского движения являлось постоянное внимание к этому делу со стороны парторганизаций и администрации. Парткомы и цеховые партийные организации заслушивали отчеты руководителей цехов, отделов, рядовых коммунистов об участии их в рационализации, организовывали конкурсы на лучшую разработку, с помощью идеологического актива раскрывали общественную значимость новаторской деятельности, популяризировали опыт лучших рационализаторов и изобретателей, поощряли создание ОКБ и творческих групп.

Такое внимание и забота о рационализаторах позволили им перейти от мелких, частных улучшений непосредственно на рабочем месте к решению крупных, комплексных производственных проблем. Только внедрение принципиально новой системы доставки грузов маршрутами, которую разработала группа энтузиастов Белорусской железной дороги, дало экономический эффект в размере 2 млн. рублей в год.²

Творчество рационализаторов - это добровольный труд вне нормы, ставший для многих новаторов потребностью, привычкой работать на благо общества, участие в нем оказывало громадное воспитательное воздействие, способствовало ускорению процесса формирования у железнодорожников коммунистического отношения к труду.

Ценнейшие навыки научного подхода к управлению делами производства приобретали железнодорожники, участвуя в работе общественных нормировочных бюро и группах экономического анализа, группах общественных инспекторов, товарищеских судах и т.д.

¹ ЦГАОР БССР, ф. 1143, оп. 1, д. 499, л. 137.

² Воропай А.П., Загорский Б.М., Желеговский В.Н. Социалистическое соревнование железнодорожников на современном этапе. М.: Транспорт, 1973, с. 32.

В диссертации подчеркивается, что целеустремленная работа партийных организаций по повышению производственной и общественно-политической активности железнодорожников республики способствовала успешному решению поставленных перед ним задач. Пятилетний план перевозок белорусские железнодорожники выполнили 7 ноября 1970 года, отправление грузов за пятилетие возросло на 61,8 процента, грузооборот увеличился на 34,5, объем пассажирских перевозок — на 52 процента. Причем весь прирост объема перевозок достигнут за счет роста производительности труда. В тяжелых поездах перевезено 146,4 миллиона тонн сверхпланового груза. Осуществление режима экономии и повышение фондоотдачи дало народному хозяйству более 18 миллионов рублей экономии¹.

Участвуя в создании материальных и духовных ценностей республики, железнодорожники действовали в интересах всего социалистического государства, на благо народа, поэтому их труд приобрел общегосударственный, политический смысл и признание. В 1971 году за высокие производственные показатели и в связи со 100-летием со дня основания Белорусской железной дороги ее коллектив награжден высокой наградой Родины — орденом Ленина², а восемь предприятий магистрали — Почетными грамотами Верховного Совета Белорусской ССР³. Большая группа железнодорожников удостоена орденов и медалей СССР, многие коллективы отмечены высокими наградами в отдельные годы пятилетки.

Самоотверженный труд белорусских железнодорожников вошел в общие достижения трудящихся республики, что позволило уже в октябре 1970 года завершить выполнение пятилетнего задания по всем важнейшим показателям⁴.

Автор выносит на защиту следующие положения:

— Высокая производственная и общественно-политическая активность работников железнодорожного транспорта в борьбе за выполнение планов и социалистических обязательств — результат настойчивой и целеустремленной работы партийных организаций

¹ ЦГАОР БССР, ф. 1143, оп. 1, д. 500, л. 44.

² Правда, 1971, 29 ноября.

³ Советская Белоруссия, 1971, 30 ноября.

⁴ Там же, 1971, 23 февраля.

по внедрению в повседневную жизнь многообразных эффективных форм и богатого опыта идейно-политического, трудового и нравственного воспитания железнодорожников с учетом особенностей отрасли, конкретных условий каждого трудового коллектива.

- Под благотворным воздействием решений XXIII съезда КПСС, который дал четкие установки по основным вопросам партийного строительства, на более высокий уровень поднялась деятельность партийных комитетов и первичных партийных организаций. Совершенствование структуры первичных партийных организаций, увеличение партийной прослойки трудовых коллективов позволило более компетентно решать вопросы развития железнодорожного транспорта, воспитания его работников, охватить партийным влиянием все участки производства и общественной жизни. Реальное воплощение это положение нашло в обеспечении бесперебойной работы по перевозке грузов и пассажиров, широком участии железнодорожников в социалистическом соревновании и его высшей форме - движении за коммунистическое отношение к труду, активной деятельности в общественных и творческих организациях.

- Рост производственной и общественно-политической активности работников железнодорожного транспорта прямо зависит от их идейно-политической зрелости и культурно-технического уровня. Работа партийных организаций в этом направлении благоприятно сказывается на усилении ответственности железнодорожников за состояние дел в своих коллективах, наполняет производственно-трудовую деятельность идейно-нравственным содержанием, развивает чувство хозяина страны, способствует непосредственному их участию в выработке и осуществлении политики партии.

- Высокая производственная и общественно-политическая активность железнодорожников Белоруссии - важная предпосылка ускорения темпов развития народного хозяйства республики и страны, один из решающих факторов успешного выполнения планов коммунистического строительства.

Автором сделано ряд предложений, направленных на усиление «вангардной роли партийных организаций, на улучшение идейно-воспитательной работы по развитию производственной и общественно-политической активности трудящихся.

Предлагается, наряду с созданием цеховых партийных организаций, партгрупп, где это вызывается производственной необходимостью, образовать на всех крупных станциях узловые парткомы.

Как показывает практика, их создание оказывает благотворное влияние на хозяйственную и воспитательную деятельность партийных организаций многочисленных хозяйственных единиц, имеющих на узле, позволяет объединить их усилия в развитии активности коммунистов для решения главной задачи — обеспечения бесперебойной и безопасной работы транспорта, дает значительный экономический эффект народному хозяйству. Естественно, что образование парткомов будет осуществлено не в один год, поэтому уже сейчас целесообразно на каждом железнодорожном узле создать совет секретарей партийных организаций, который может периодически созываться для согласования действий партийных организаций по вопросам партийного руководства коллективами, работы с кадрами, организации социалистического соревнования. Думается, есть необходимость периодически, два-три раза в год, проводить общие собрания коммунистов коллективов железнодорожного узла, работающих в одной смене, а также партийно-хозяйственные активы, научно-практические конференции для партийного и идеологического актива отделений дороги. Это даст возможность обсуждать и комплексно решать задачи, стоящие перед коммунистами всех подразделений.

На наш взгляд, при партийных организациях следовало бы создать комиссии по развитию производственной и общественно-политической активности рабочих, ИТР, служащих, которые могли бы осуществлять изучение условий труда, морально-психологический климат в коллективе, проводить социологические исследования по изучению уровня активности членов коллектива и с помощью специалистов, работающих на автоматизированных системах управления, обобщать материалы изучения и выработать соответствующие рекомендации, направленные на устранение причин, препятствующих ее повышению.

Внедрение новой техники, формирование хорошего морально-психологического климата — эти и другие условия высокопроизводительной работы способны создать в коллективе компетентные, инициативные, политически грамотные руководители. В связи с этим партийным организациям следовало бы больше внимания уделять работе с резервом руководящих кадров, смелее выдвигать начальниками предприятий, цехов, мастерами и бригадирами молодых специалистов из числа выпускников вузов и техникумов. Очень важно организовать систему переподготовки руководящих кадров на курсах, семинарах, где, кроме специальных технических тем, вклю-

чать в программу вопросы психологии личности, социологии труда, правовых основ демократии и единоначалия, административного этикета, искусства общения руководителя с подчиненными.

В целях более полного использования возможностей социального соревнования необходимо добиваться устранения элементов формализма в его организации, сосредоточить основное внимание на оказании помощи рабочим в выработке личных обязательств, при подведении итогов соревнования следует поднимать престиж таких непроизводственных показателей, как повышение политических, экономических и общеобразовательных знаний, поведение работников в коллективе и быту.

На железной дороге, как нигде, важно при организации социалистического соревнования в центр внимания ставить не просто достижения отдельных рабочих, а предельно четкую, высокоорганизованную, слаженную работу коллективов бригад осмотрщиков вагонов, ремонтников тепловозов и электровозов, путейцев и т.д.

В нынешних условиях, когда коллективы железнодорожного транспорта располагают значительными фондами материального поощрения, необходимо, чтобы денежные премии не превращались в механическое увеличение заработной платы, в какую-то обязательную надбавку, а являлись выражением общественного признания успешного труда работников, распределялись бы в условиях широкой гласности и вручались в торжественной обстановке.

Требует улучшения работа комиссий по обобщению и внедрению передового опыта предприятий железнодорожного транспорта страны. В компетенцию комиссий, действующих при управлении, на всех отделениях и предприятиях Белорусской железной дороги, должно входить не только описание профессиональной сущности опыта, но разработка и осуществление конкретной программы его внедрения с указанием сроков и ответственных лиц.

Все эти предложения, используемые партийными организациями, в комплексе с другими мерами позволят еще выше поднять производственную и общественно-политическую активность работников железнодорожного транспорта.

х х

х

Основные положения диссертации опубликованы автором в следующих работах:

1. Место действия - депо. "Политинформатор и агитатор", журнал Центрального Комитета КП Белоруссии, 1982, № 5, 0,3 печ.л.

2. Социалистическое соревнование, движение за коммунистическое отношение к труду - могучее средство партийных организаций в развитии производственной и общественно-политической активности железнодорожников. Витебск, "Знание", 1981, 1,5 печ.л.

3. Работа совета по экономическому образованию отделения дороги. Минск: Белорусская ордена Ленина железная дорога. Информационный листок о передовом производственно-техническом опыте. № Эк. I (462)-115, 1982, 0,3 печ.л.

4. Некоторые пути повышения производственной и общественно-политической активности железнодорожников. Витебск: Дом политического просвещения Витебского обкома КП Белоруссии. Методический бюллетень, 1981, № 50, 0,5 печ.л.

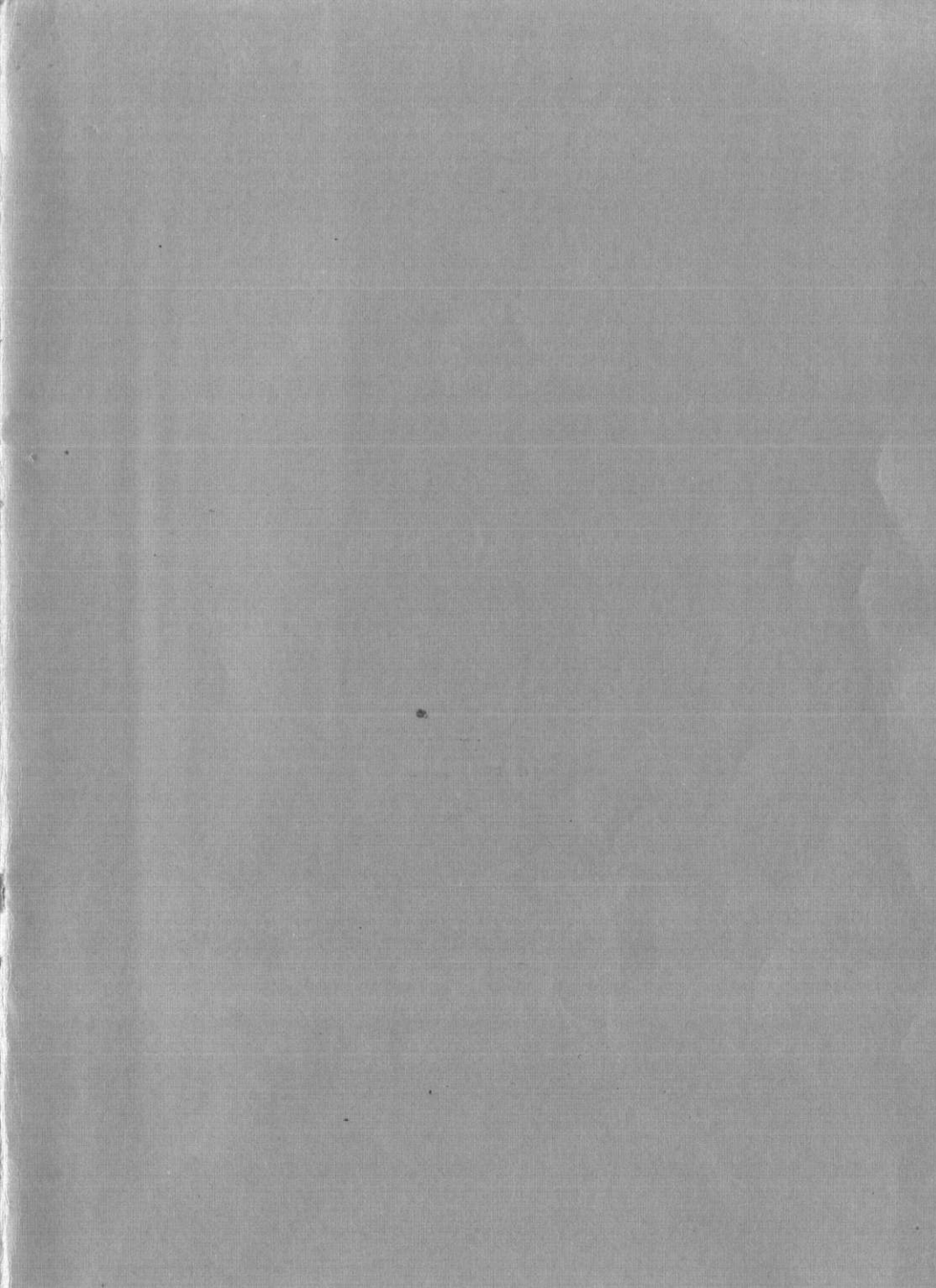


Полписано к печати 12.03.82 г. Заказ 11С.
Тираж 100 экз. формат 1/16. п.л. 1,0.

Отпечатано отделом оперативной полиграфии
вычислительного центра Облстатуправления.

г.Витебск-10, ул.Правды, 24.

Витебск-10
1982



Бел. аддзёя
Дўтамаг.



800000002 14025

Бел. аддзёя
1994 г.