

ПЕРЕДОВЫЕ МЕТОДЫ ТРУДА В ЭКОНОМИКЕ БЕЛОРУССКОЙ ССР В 1943 - 1991 ГГ. (НА ПРИМЕРЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ)

Введение. Одним из малоизученных вопросов послевоенной белорусской истории является использование передовых методов труда на транспорте Белорусской ССР. Вопрос такого плана имеет право быть отдельным объектом для научного исследования, так как передовые методы труда на транспорте помогали выполнению производственных задач во всех отраслях экономики. Однако, сегодня работ такого плана пока не появились, а из изданий, где вопросы использования передовых методов труда на транспорте затрагивались, можно отметить коллективный труд по истории железной дороги БССР [1] и исследования Л.М. Лыча [2]. Но там использование передовых методов труда не являлось основным объектом изучения и касалось только одного вида транспорта.

Актуальность исследования отмеченных вопросов состоит в том, что позволяет сделать анализ эффективности использования различных передовых форм и методов труда, выделить среди них те, которые можно было бы использовать в условиях современной Беларуси. Чтобы достичь этой цели решались задачи по выявлению проблем, необходимость решения которых приводило к появлению новшеств, определялись особенности в организации передовых методов труда по видам транспорта, показывались успехи и сложности в их использовании. Для этого были обработаны документы из Национального архива Республики Беларусь, государственных архивов Брестской, Витебской, Гомельской и Могилёвской областей, сборники документов и материалы периодической печати.

Основная часть. Ещё в годы Великой Отечественной войны с момента освобождения первых районов БССР от оккупации осенью 1943 г. на её железных дорогах стали применяться довоенные передовые методы труда. Сначала это касалось распространения хозяйского отношения к паровозу, предложенного Н. Луниным из Новосибирска. Использование таких инициатив контролировали органы управления и партийные организации. Важным новшеством в 1943-44 гг. явилось скоростное вождение поездов на низкосортных углях, которое разработал тульский машинист Д. Коробков. Депо Лунинец в январе 1945 г. сочетало вождение тяжеловесных поездов с кольцевой ездой, чем обеспечивали быстрое продвижение грузов. С 1945 г. коллектив станции Витебск формировал ступенчатые маршруты, т.е. поезда, состоявшие из отдельных групп вагонов, что способствовало сокращению сроков доставки грузов. На Западной дороге в 1947 г. использовался начин машиниста З. Крамковского по сокращению простоя паровоза. В 1949 г. на дорогах БССР происходило движение за увеличение среднесуточного пробега локомотивов до 500 км, что содействовало выполнению главной задачи - перевозить максимально быстрее наибольшее количество грузов.

В целях стимуляции внедрения передовых методов труда на Западной железной дороге в 1949 г. были введены индивидуальные лицевые счета рабочих, куда записывалась, например, экономия материалов [3, л. 82].

С каждым послевоенным годом всё больше уделялось внимания и автотранспорту. В 1946 г. министерство автотранспорта БССР создало сеть экспедиционных контор для предотвращения порожних пробегов. С 1948 г. проводилось движение за увеличение межремонтных пробегов, что помогало использовать резервы для увеличения перевозок. Чтобы пропагандировать передовые методы труда проводились производственно-технические совещания передовиков.

Не был в стороне и речной транспорт. На р. Припять пароход «Байкал» в 1945 г. предложил своими силами производить судоремонт. В 1947 г. команда парохода «Марат» занималась ускоренной проводкой в Гомель караванов из барж. С 1948 г. стало распространяться «руслановское» движение, в основе которого было введение высоких норм на все транспортные операции.

В 1950-е гг. использование передовых методов на железнодорожном транспорте происходило в целях более чёткого выполнения графика движения поездов. Однако, на XXI съезде КПБ в 1954 г. начальник Белорусской дороги Г.И. Котьяш высказался о недостаточной энергичности их внедрения. На сессии Верховного Совета СССР в феврале 1955 г. начальник МПС Б.Л. Бещев отметил значение движения машинистов, перевозивших тяжеловесные поезда. С другой стороны не хватало постоянного внимания к вопросам внедрения. Так, если коллегия МПС СССР неоднократно записывала в планы вопрос о развитии движения «тяжеловесников», то за весь 1955 г. она его так и не обсудила [4, с. 75].

В целях достижения пробега локомотивов в 500 и более км. в сутки использовался метод комплексного планирования и регулирования поездной работы, предложенный в 1949 г. дежурным по Минскому отделению П.Д. Судниковым [1, с. 280]. Сущность его заключалась в разработке плана выполнения графика движения поездов и сменного расписания работы локомотивных бригад. Многие во внедрении зависело от позиции ведомств. В мае 1951 г. министр МПС Б.Л. Бещев обязал организовывать изучение метода Судникова П.Д. и в декабре 1951 г. его приёмами пользовались уже 366 дежурных по отделениях на 40 дорогах СССР [2, с. 149]. В случае высокой эффективности местного опыта работы, например, П.Д. Судникова, он был распространён на все железные дороги СССР. Однако, во 2-й половине

1950-х гг. этот опыт использовался меньше, что было связано со сложностями в организации для него благоприятных условий. От внедрения передовых методов была огромная польза. Так, с помощью вождения тяжелых составов преодолевалась маломощность ряда марок паровозов.

Одним из средств ускорения оборота вагонов оставалась маршрутизация перевозок, которая сокращала сроки доставки грузов. Но широкому распространению этого метода мешала ведомственная разобщенность, которую органы управления долгое время не смогли преодолеть. Слабо выполнялось также важное постановление СМ БССР от 18 августа 1959 г., которое особое внимание уделяло недопущению неритмичной отправки грузов потребителю [5, л. 23].

Передовое пытались внедрить во всех транспортных звеньях. На железных дорогах БССР в 1951-55 гг. развивалось движение за достижение на пассажирских поездах пробегов свыше 100 тыс. км. без отцепок вагонов по неисправностям [3, с. 109]. Для внедрения передовых приемов использовались методические и технические советы. Однако, к сожалению происходили и противоположные процессы, когда ценные начинания забывалось. Несмотря на сложности, за 1951-55 гг. на дорогах БССР в том числе и за счёт внедрения передовых методов производительность труда возросла более чем в 1,5 раза.

Тратилось много усилий для распространения передовых методов и на автотранспорте. В сентябре 1950 г. ЦК КП(б)Б распространило постановление, которое касалось поддержки движения шоферов за достижение ста и двести тыс. км. пробега без капремонта. Его значение было в том, что передовой опыт позволял установить новые прогрессивные нормы пробега. В то же время Верховный Совет БССР обратил внимание на то, что одной из причин невыполнения плана автотранспортниками в 1956 г. было слабое внимание к вопросам внедрения передовых методов. Их распространением с 1958 г. стали заниматься производственные совещания. Поле использования новых методов было огромным. В 1950-е гг. нерешённая проблема с большим ведомственным автопарком приводила к масштабным порожним пробегам. В целях их преодоления с 1954 г. стали развивать централизованные перевозки, сущность которых была в том, что все грузы, отправляемые из одного пункта, перевозились по заявкам грузоотправителей. В 1956 г. для того, чтобы лучше их развивать была произведена также передача ряда ведомственных автохозяйств министерству автотранспорта БССР.

У речников применение передовых методов труда в 1950-е гг. было направлено на сокращение простоев судов и повышение их скорости. В 1951 г. получила распространение круглосуточная проводка плотов с лесом. На Припяти в 1957 г. экипаж парохода «Водопьянов» предложил движение за экономии ходового времени. Команда баржи «Беларусь» из Бобруйска перешла в 1959 г. на работу по принципу взаимозаменяемости. В целом с укоренением передовых методов были связаны надежды по обеспечению выполнения производственных планов.

Распространением передового опыта на железной дороге в 1960-е гг. продолжали заниматься органы управления. ЦК КПБ в 1963 г. одобрил почин Минского вагонного депо по сокращению материальных затрат на каждой операции. Рождались новые инициативы. Так, смена диспетчера И. Огородникова из Витебска в целях сокращения простоев вагонов в 1960 г. заранее сообщала клиентам о подходе порожняка. Использование передовых методов продолжало давать значимый эффект. Так, за счет уплотненной погрузки вагонов в 1960-е гг. было высвобождено 49 тыс. вагонов. К сожалению осталась негативная практика невнимательного отношения к внедрению передового. Так, в 1964 г. комитет партийно-государственного контроля в Несвиже выявил факт долгой задержки на станции Столбцы вагонов под разгрузкой из-за того, что ряд руководителей ничего не делал по внедрению новых методов.

В 1960-е гг. на автотранспорте продолжала развиваться система централизованной доставки грузов, которая обеспечивала повышение производительности труда. Централизация автотранспорта позволила шире использовать такие передовые формы труда как вывоз грузов комплексными бригадами. На междугородних перевозках с 1961 г. была организована работа по системе тяговых плеч.

Однако, централизация сталкивалась с негласным сопротивлением ввиду того, что не соответствовала узким ведомственным интересам. Централизованным перевозкам мешало нежелание предприятий заключать договора с автотранспортниками, чтобы не платить штрафы за простои. Ряд организаций мотивировали отказ от них наличием собственного автотранспорта [6, л. 57]. В определённой степени эти трудности были преодолимы. По министерству автотранспорта БССР укоренение централизованных перевозок дали возможность увеличить выработку автомобиля с 4,8 т. в 1959 г. до 25,4 т. в 1968 г. [7, с. 2]. Применялись и другие методы. С 1968 г. в ряде автохозяйств действовало разделение рабочего дня внутри смены на две части. По данным комитета народного контроля БССР опыт работы передовых коллективов в 1968 г. показал, что с помощью новшеств можно было снизить себестоимость перевозок грузов на 3-4%.

Не меньше использовалось прогрессивных методов у речников. Команды самоходных рудозовозов из Гомеля внедрили в 1968 г. метод вождения судов с баржами-приставками, чем увеличили местный грузооборот почти в 2 раза. Речники на Немане распространяли в 1969 г. непрерывные сквозные рейсы и почасовой график. Проблема была в том, что передовые методы не использовались массово. Как итог можно привести мнение начальника отдела транспорта и связи при СМ БССР - В. Лазаретова, который в 1969 г. сказал, что речники в основном работали по традиции, что привело к медленному росту перевозок.

Рост оснащённости транспорта в 1970-е гг. не уменьшил актуальность использования передовых методов. На необходимость укоренения современных форм организации труда транспортников направило постановление пленума ЦК КПБ в апреле 1970 г. Для повышения эффективности работы большое значение

имел опыт содружества работников Ленинградского транспортного узла, одобренный ЦК КПСС. На Белорусской железной дороге более совершенные методы организации труда помогли использованию резервов. Её новаторы разработали и в 1971 г. внедрили новую технологию маршрутизации перевозок, когда процесс образования маршрутных поездов был передан от грузоотправителей к железнодорожникам. Придавая значение внедрению системы, ЦК КПБ и СМ БССР постановлением от 16 августа 1971 г. утвердили пятилетний план по её использованию. Только за 1971 г. эффект от неё составил 2,6 млн. руб. [1, с. 314] Были и другие важные инициативы. В 1975 г. машинист депо Могилев В. Кочмарёв предложил систему вождения без помощника грузовых поездов. Чтобы сделать более эффективной эксплуатацию тепловозов с 1976 г. внедрялся зонный способ, когда они использовались на дальних маршрутах. С 1977 г. на Белорусской дороге был распространён метод станции Люблино-Сортировочное и работников транспорта Одессы по улучшению координации работы. Однако, передовой метод труда мог быть эффективным, только при создании для его реализации благоприятных условий, зависевших от слаженной работы всех служб.

Передовые методы в 1970-е гг. в системе министерства автотранспорта БССР применялись в целях сокращения простоя, увеличения продолжительности работы автомашин на линиях. Они проявили себя в организации комплексных бригад по перевозке грузов, внедрении единого планирования и диспетчерского руководства работой. Продолжалась политика по развитию централизованной перевозки грузов и укрупнению автохозяйств. Пленум ЦК КПБ в апреле 1970 г. обязал автотранспортников сосредоточить своё внимание на создании передовых предприятий. Председатель СМ БССР Т.Я. Киселев на XXVII съезде КПБ в феврале 1971 г. поставил задачу по росту объёма грузовых перевозок за счёт более производительного использования имевшейся техники. По постановлению СМ СССР от 6 июля 1973 г. в республике стали шире распространять опыт автотранспортников Москвы и Ленинграда по переключению короткопробежных перевозок с железнодорожного транспорта на автомобильный.

Если рассмотреть сферу работы с пассажирами, то в Могилёве с 1972 г. широко использовался разрывной рабочий день автобусов, когда часть из них выходила на линию только в период максимальных нагрузок [8, л. 12 об].

У речников в 1970-е гг. прогрессивные методы труда были направлены на сокращение простоев судов. С 1974 г. белорусский флот работал по новой схеме: все крупные суда перевозили грузы на дальние расстояния, а мелкие ходили на местных линиях. Благодаря этому полнее использовались возможности тех и других. Стремясь выполнить задания, команды грузовых теплоходов работали с баржей-приставкой. Многие предлагались и из союзного центра. ЦК КПСС и СМ СССР в 1979 г. обязали речников применять опыт Ленинградского транспортного узла по взаимовязанной работе различных видов транспорта. Исходя из этого в порту Пхов был в 1979 г. создан межотраслевой координационный центр.

Значительное внимание и в 1980-е гг. продолжало уделяться распространению передового опыта, одобренного высшими эшелонами власти. Так, ЦК КПБ предлагал использовать опыт работы коллектива станции Минск-Товарный по эффективному использованию вагонов. В республике были реализованы предложения железнодорожников Московской магистрали по ускорению перевозки грузов за счёт увеличения веса и длины поездов. Указал на необходимость совершенствования работы Пленум ЦК КПБ в феврале 1984 г.

Важнейшим резервом Белорусской дороги по мнению её начальника А. Андреева в 1981 г. было интенсивное использование подвижного состава по увеличению среднего веса и участковой скорости грузовых поездов. Значительный эффект давало применение метода по совмещению профессий из г. Щёкино РСФСР. Расширялся уровень маршрутизации. В 1984 г. уровень погрузки такого типа, например, на Витебском отделении составлял в среднем 82%. На станции Минск-Товарный с 1980 гг. была налажена чёткая информация о поступлении вагонов под выгрузку. Для укрепления взаимодействия транспортников при партийных комитетах крупных предприятий с 1981 г. действовали координационные комиссии. Коллектив станции Барановичи-Центральные с 1984 г. для контроля результатов работы проводил дни качества. Существовал и негативный опыт. Если в 1979 г. в вагонном депо Гомель применялся почин о коллективной ответственности за состояние дисциплины, то в 1980 г. интерес ему был утрачен.

В 1980-е гг. работники автотранспорта общего пользования с помощью прогрессивных приёмов в своём труде стремились повысить производительность автомобилей. Применение передовых методов на городском транспорте улучшало регулярность движения, производились перевозки служащих специальными маршрутами [9, л. 50]. Как и раньше внедрение передового опыта находилось в сфере внимания СМ БССР. Однако, с реализацией были постоянные трудности. Так, XXX съезд КПБ в 1986 г. заявил о бессистемности передачи ведомственной техники автопредприятиям общего пользования. Существовало и движение снизу вверх. В июле 1982 г. коллегия министерства автотранспорта БССР одобрила инициативу бригады из Речицкого автокомбината № 5, которая предложила работать по часовым графикам при перевозках зерна.

Внедрять передовые методы труда, речников обязало постановление ЦК КПБ и СМ БССР от 21 декабря 1979 г. С помощью использования новшеств речники пытались компенсировать отсутствие необходимого технического прогресса и несовершенство своей базы. Использование с 1985 г. группового метода движения судов включало организацию их работы по единому плану, чем позволяло полнее использовать резервы. Тем не менее применение передовых методов не позволило решить вопросы с

эффективной эксплуатацией флота, что привело к объединению речников с автотранспортниками в 1988 г. в единое министерство транспорта, где упор делался на общую координацию работы.

Свою положительную роль передовые методы труда сыграли при переходе предприятий транспорта на полный хозрасчёт, самофинансирование и самокупаемость в 1987-88 гг. Однако, общий экономический кризис в СССР в конце 1980-х гг. фактически свёл до минимума эффект от использования новшеств и обеспечение республики перевозками ухудшилось.

Заключение. Передовые методы труда инициировали и распространяли в первую очередь для выполнения и перевыполнения производственных заданий. Одни из них были актуальны только для определённого временного периода и исчезали в связи с ростом технической оснащённости транспорта. Другие, такие как перевозка грузов выше нормы, возрождались в новых условиях, чтобы более производительно использовать новую технику. Новшества позволяли более успешно выполнять принятые планы в сложных условиях, были призваны в определённой мере компенсировать технико-материальное отставание белорусских транспортных предприятий в рамках СССР. Высокая эффективность какого-либо передового метода труда находилась в высокой степени зависимости от уровня квалификации персонала, на который возлагалось его использование. В противном случае в результате могло быть не улучшение работы, а сбой в транспортном процессе. На транспортных предприятиях республики развивались как собственные творческие инициативы, так и прогрессивные явления в организации труда, которые были свойственны всей экономике в целом. Одним из важнейших факторов, содействовавших внедрению передовых методов труда, было проведение производственного соревнования, победить в котором без применения новшеств было тяжело. Значительная часть инициатив по введению передовых методов труда в 1950-60-е гг. была предложена местными партийными организациями, которым было необходимо реализовать на практике решения съездов и пленумов КПСС и КПБ. Значимую роль во внедрении передовых методов сыграли вначале стахановские школы, затем школы передового опыта. Инициатива по внедрению на транспортных предприятиях передовых методов труда могло происходить как со стороны органов власти, так и стороны самих ведомств и их отдельных предприятий. В 1970-80-е гг. количество направлений и масштаб использования передовых методов организации транспортного процесса несколько снизилось, что было связано со всецелым улучшением материально-технического состояния транспорта, когда на фоне этого сильнодействующего фактора эффективное влияние на размеры перевозок новых методов было уже не столь очевидным, чем раньше.

Источники и литература:

1. Рахманько, В.Г., Бессольнов, А.Б., Шовба, В.А. Железная дорога Беларуси: История и современность. - Мн. : ОДО «Триолета», 2001. - 488 с.
2. Лыч, Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР. (верасень 1943 - 1970 гг.) / Л.М Лыч. - Мінск, Навука і тэхніка, 1976. - 224 с.
3. Справка о работе политотделов Витебского и Оршанского отделений Западной железной дороги. 1949 г. Витебский обком КПБ // Государственный архив Витебской области. - Ф. 1 - ОП. 2. - Д. 444.
4. Лунин, Н., Луканкин, В. Что мешает машинистам-тяжеловесникам / Н. Лунин, В. Луканкин // Социалистический труд. - 1956. - № 1. - С. 72 - 75.
5. Протоколы №№ 1-5 заседаний Комиссии по транспорту и связи, материалы к ним. 1965-66 гг. Верховный Совет БССР // Национальный архив Республики Беларусь. - Ф. 968. - ОП. 1. - Д. 667.
6. Докладные записки о работе транспорта. 1960 г. Плановая комиссия Брестского облисполкома. // Государственный архив Брестской области. - Ф. 1096. - Оп. 2. - Д. 25. - Л. 57.
7. Лазарэтаў, В. Транспарт, яго задачы і праблемы / В. Лазарэтаў // Звезда. - 1969. - 26 ліпеня.
8. Переписка о работе железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта. 1973 г. Могилёвский облисполком // Государственный архив Могилёвской области. - Ф. 7. - Оп. 5. - Д. 2257. - Л. 13.
9. Переписка по вопросам транспорта. 1982 г. Гомельский облисполком // Государственный архив Гомельской области. - Ф. 1174. - Оп 8. - Д. 1457.