

Шепелев Иван Андреевич

ПРОБЛЕМА ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ И ПОДГОТОВКИ НОВЫХ КАДРОВ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ СССР В УСЛОВИЯХ ЕЕ МОДЕРНИЗАЦИИ (1965-1985 ГГ.)

Статья раскрывает особенности решения кадровых проблем железнодорожной отрасли СССР в условиях модернизации с середины 1960-х до середины 1980-х гг. Рассматриваются вопросы повышения общеобразовательного уровня, профессиональной подготовки и переподготовки кадров. Учитываются все ступени подготовки специалистов: от базовой общеобразовательной до высшей профессиональной. Раскрываются трудности решения кадровых проблем параллельно обновлению транспортной сети и способы их преодоления. Дается оценка эффективности советской кадровой политики в железнодорожной сфере.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2017/4/66.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2017. № 4(78) С. 223-226. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2017/4/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

УДК 331(47)

Исторические науки и археология

Статья раскрывает особенности решения кадровых проблем железнодорожной отрасли СССР в условиях модернизации с середины 1960-х до середины 1980-х гг. Рассматриваются вопросы повышения общеобразовательного уровня, профессиональной подготовки и переподготовки кадров. Учитываются все ступени подготовки специалистов: от базовой общеобразовательной до высшей профессиональной. Раскрываются трудности решения кадровых проблем параллельно обновлению транспортной сети и способы их преодоления. Дается оценка эффективности советской кадровой политики в железнодорожной сфере.

Ключевые слова и фразы: железная дорога; образование; повышение квалификации; кадры; модернизация.

Шепелев Иван Андреевич*Омский государственный университет имени Ф. М. Достоевского**shepelev.ivan@mail.ru*

**ПРОБЛЕМА ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ
И ПОДГОТОВКИ НОВЫХ КАДРОВ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ СССР
В УСЛОВИЯХ ЕЕ МОДЕРНИЗАЦИИ (1965-1985 ГГ.)**

Проблема соответствия производственных кадров условиям труда на железнодорожном транспорте была актуальной на протяжении всего советского периода. В годы, за которыми впоследствии закрепился публицистический штамп «застойных», проходила ускоренная модернизация отрасли, и эта проблема стала первоочередной. Относительно простые агрегаты и механизмы паровозной эпохи, устройство пути с легкими шпалами и простой насыпью и энергетическое хозяйство, сводящееся к обслуживанию паровых топок, позволили огромной массе малообразованных людей прийти в дорожное хозяйство. Послевоенная реконструкция дорог не привела к вытеснению из отрасли неквалифицированных кадров, ведь даже подвижной состав обновлялся достаточно медленно.

Прежде всего, проблема кадрового состава работников железнодорожной отрасли решалась за счет расширения сети профессионального образования и подготовки новых кадров. К середине 1960-х гг. новые транспортные учебные заведения, институты и их филиалы имелись в Гомеле, Самаре, Иркутске, Алма-Ате и многих других городах. Была налажена связь обучения с производством. С марта 1951 г. действовал Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИЖТ), позволявший получить профильное образование, совмещая обучение с работой. Он осуществлял подготовку и переподготовку инженерных кадров, а также преподавателей, начиная с начального уровня профессионального образования. ВЗИИЖТ (иногда сокращенно ВЗИИТ) был создан на базе Московского института инженеров железнодорожного транспорта (МИИТа). С начала 1960-х гг. ВЗИИЖТ обзаводится сетью заочных факультетов, а также учебных и консультативных пунктов во множестве городов СССР. К началу рассматриваемого нами периода они имелись в основном в европейской части СССР.

В период модернизации железнодорожной отрасли менялась география учебных заведений. Транспортные учебные заведения привязывались к основным магистралям страны. С 1961 г. Томский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта перебазировался из Томска в г. Омск, лежащий на пересечении Транссибирской железнодорожной магистрали и речной магистрали реки Иртыш. Соответственно, вуз был переименован в Омский институт инженеров железнодорожного транспорта (ОмИИТ). ОмИИТ на момент перевода в Омск уже 30 лет готовил профильные кадры, накопив в этом деле богатый опыт. Еще в годы 1-й пятилетки под названием Сибирского института инженеров транспорта он выделился из Томского технологического института, затем был переименован в электромеханический и железнодорожный. К середине 1960-х гг. ОмИИТ имел внушительную исследовательскую, педагогическую и материальную базу.

Мероприятия по открытию новых учебных заведений и реорганизации старых положительно сказывались на решении кадровых вопросов, улучшая ситуацию с обеспечением отрасли специалистами высшей квалификации. Повышение качества подготовки необходимых Министерству путей сообщения (МПС) рабочих, инженеров и персонала, укрепление связи науки с производством к началу рассматриваемого периода уже дали свои плоды. С конца 1940-х до конца 1960-х гг. были открыты новые техникумы в Волгограде, Вильнюсе, Уфе, Горьком и многих других городах. Положительный эффект от расширения сети среднеспециального железнодорожного образования также начал сказываться с середины 1960-х гг.

Однако количественный и качественный рост в области образования не прекращался. В интересующий нас период система отраслевого образования включала 12 вузов, 84 ссуза, 72 дорожные технические школы и 174 городских ПТУ. Число обучавшихся без отрыва от производства находилось в пределах 132 тыс. чел., то есть равнялось 60% от всего контингента учащихся средних и высших профессиональных учебных заведений. В 1965 г. в железнодорожных вузах училось порядка 92 тыс. чел., в том числе по дневной форме – 31 тыс., по заочной – 48 тыс. и по вечерней – 13 тыс. чел. [3, с. 317].

Квалифицированных рабочих для МПС готовили дорожно-технические школы и городские ПТУ. Причем подготовка специалистов осуществлялась не только по актуальным в условиях модернизации специальностям, но и по связанным исключительно с эксплуатацией старой техники. К примеру, на Урале паровозных машинистов готовили до 1974 г. Хотя общей тенденцией было сокращение числа подготовки таких специалистов, но нужды отрасли могли диктовать и обратное. Например, потребности перевозочной работы на вновь построенных участках уральских железных дорог в 1966-1968 гг. привели к росту числа подготовленных специалистов для обслуживания паровозной техники [4, с. 396].

Одной из примет времени стало широкое распространение на производстве школ передовых приемов и методов труда. Особой популярностью они пользовались в 1970-х гг. В подобных школах изучали не столько возможности по оптимальной организации производственного процесса, сколько способы экономии ресурсов, снижения материальных затрат и выполнения и перевыполнения плановых заданий имеющимся объемом средств или даже меньшим. Призывая равняться на лучших в своей профессии, становиться передовиками производства, эти учебные заведения выполняли агитационно-пропагандистскую функцию. Подчас работа таких школ мало походила на учебный процесс, страдавший, кстати, от нехватки ресурсов. Общим недостатком начального профессионального образования железнодорожников, так же как и среднеспециального, была слабая обеспеченность учебного процесса необходимыми материалами (пособиями, инструкциями, тренажерами и проч.).

Строительство БАМа оказало самое заметное влияние на систему отраслевого образования. Для удовлетворения потребностей новой магистрали в специалистах уже в 1975 г. прием на дневные отделения транспортных вузов вырос на 425 чел. по сравнению с предыдущим годом [8, с. 39]. Впоследствии количество выпускаемых для БАМа специалистов продолжало расти: в 1976-1980 гг. соответствующие образовательные и кадровые службы МПС и отраслевые институты СССР обязались готовить и распределять на строительные объекты БАМа более 470 инженеров ежегодно [Там же].

В первую очередь для БАМа предназначался выпуск специалистов по железнодорожному строительству, сооружению тоннелей, мостов, объектов социальной инфраструктуры и промышленности. Половина профессионалов, направляемых на БАМ, по замыслам советского руководства, должна была состоять из выпускников институтов, оказавшихся на востоке СССР. На момент возобновления проектно-строительных работ по сооружению БАМа в СССР было всего 4 вуза, расположенных в этой географической зоне: в Свердловске – Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта, в Омске – ОмИИТ, в Новосибирске – Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта (НИИЖТ) и в Хабаровске – Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта (ХабИИЖТ). В 1973 г. был открыт Куйбышевский институт инженеров железнодорожного транспорта (КИИТ). В 1975 г. открылся Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта. Укрепление транспортных вузов Урала и азиатской части СССР продолжилось и в 1980-х гг.

В 1960-х – 1980-х гг. успешно расширялась и сеть профессионального заочного обучения. Заочные отделения подстраивались под потребности роста всей отрасли в целом и открытия новых магистралей в частности. Например, одним из стимулов для роста системы заочного обучения стало упомянутое нами возобновление строительства БАМа. В 1976 г. НИИЖТ открыл заочный учебно-консультативный пункт в Усть-Куте. Его примеру последовал ХабИИЖТ, открывший аналогичные учебные заведения в Тынде и Комсомольске-на-Амуре [3, с. 578]. Вузовское образование железнодорожников имело для транспорта особое значение. Модернизация отрасли требовала все больше специалистов высшей квалификации, а с началом ее информатизации эти потребности возросли.

Серьезное внимание МПС уделяло и переквалификации уже имеющихся железнодорожных кадров. Основными направлениями реконструкции отрасли, потребовавшими наибольших усилий по повышению квалификации, были электрификация дорог и обновление подвижного состава. Еще до рассматриваемого нами периода они привели к массовой переквалификации локомотивных бригад, слесарей по ремонтным работам электроподвижного состава, вообще всех работников энергоснабжения железных дорог [5, с. 18]. Одновременно началась техническая реконструкция путевого хозяйства. Более тяжелые и протяженные составы требовали усиления мощности верхнего слоя пути, ужесточили требования к подготовке путевых рабочих. Повышение темпов возведения новых линий и рост объема работы на действующей железнодорожной сети сопровождалось повышением количества трудящихся, которым также требовалась специализированная подготовка.

Профессиональная переподготовка железнодорожников осуществлялась параллельно изменениям, происходившим в технике и технологических процессах. Перемены шли одновременно в системе образования и на производстве. На производстве подготовка трудящихся велась методом персонального и бригадного обучения, в специализированных технических школах и на курсах, открытых на железных дорогах. Помимо этого, на магистралях работали целевые производственно-технические курсы для обучения трудящихся, поступивших по направлению от предприятий. Массовый характер приобрело открытие школ передового опыта и коммунистического труда, где осваивались наиболее эффективные приемы работы. А специализированные школы мастеров работали по типу наставничества.

Главную роль в переподготовке рядовых работников отрасли в условиях модернизации 1960-х – 1980-х гг. сыграли дорожно-технические школы и производственно-технические курсы при них, а еще городские ПТУ. Их сеть в течение рассматриваемого нами периода непрерывно расширялась. Происходило это параллельно расширению дорожной сети страны и ее обновлению. Обслуживающий персонал для новых магистралей готовился по новым и уже традиционным профессиям. Даже в условиях финансовых трудностей, начавшихся

на рубеже 1970-х – 1980-х гг., расширение отрасли и ее модернизация продолжались, требуя подготовки все новых квалифицированных кадров.

На занятиях по переподготовке учащимся объясняли, как устроены и действуют все аппараты и узлы новой техники, электрические схемы и их отдельные элементы. Опытные преподаватели дополняли стандартный материал подробным разбором известных из практики и вероятных отказов оборудования, причин таких отказов, способов их устранения и профилактики. Учащимся приходилось в сжатые сроки осваивать новейшие технические нормы и производственные приемы. Для систематической работы по повышению квалификации понадобились не только профессионалы по техническому обучению, которые занимались бы только этой работой, но и специализированные помещения, литература и наглядные пособия [6, с. 19]. Однако процесс создания материальной базы, необходимой для переподготовки кадров, заметно отставал от темпов обновления отрасли.

Модернизация транспорта в СССР осуществлялась хоть и с привлечением научных учреждений, но без общего плана, непродуманно. Касалось это и процесса переподготовки старых железнодорожных кадров. До 1970-х гг. специальных учебных и наглядных пособий, технической литературы и прочих необходимых в процессе переобучения материалов не просто не хватало, а фактически не было на железных дорогах. Их созданием занимались машинисты-инструкторы, преподаватели дорожных школ и курсов при депо уже в процессе обучения. Более того, до 1970-х гг. на многих дорогах, куда уже прибывал новый подвижной состав, не было учебных материалов по устройству, эксплуатации и ремонту новой техники. Их тоже пришлось изготавливать самостоятельно самим инструкторам, занимавшимся переобучением. Даже простые машинисты составляли специальные памятки о неисправностях и технических особенностях новой техники, которые быстро распространялись и использовались железнодорожниками.

Долгое время особо затруднены были практические занятия локомотивных бригад. Занятия конкретно на локомотивах были сопряжены с опасностью из-за неопытности учащихся, что ограничивало возможности по приобретению ими опыта. Лишь в 1980-х гг. компьютерные тренажеры электровозов и тепловозов в массовом порядке стали доступны не только высшим, но и средним и начальным профессиональным железнодорожным учебным заведениям. Только тренажер позволял оттачивать навыки управления поездом и одновременно детально моделировать любую аварийную ситуацию и неисправность, чтобы учащиеся наглядно продемонстрировали умения не только в вождении составов, но и в решении любых технических задач по отладке неисправностей и выходу из сбоев в работе машин. После появления тренажеров занятия на них стали итоговыми по всем дисциплинам, связанным с правилами технической эксплуатации, управлением и обслуживанием современных вагонов, тепловозов и электровозов, их отдельных технологических систем и блоков [1, с. 10].

Лишь к началу 1980-х гг. в учебных кабинетах и лабораториях СССР, где обучались железнодорожники, появилось достаточное количество профессионально выполненных наглядных пособий, макетов оборудования, таблиц и детально разобранных электросхем, программного обеспечения для тренажеров и проч. Тогда же во множестве были оборудованы тематические кабинеты, посвященные устройству и функционированию современной техники, изучавшейся в рамках соответствующих дисциплин. И только в 1980-е гг. на всех уровнях подготовки, от высших учебных заведений до обычных дорожно-технических школ, неотъемлемой частью учебного процесса стали полигоны, где оттачивались профессиональные навыки учащихся.

Модернизация железнодорожного транспорта в СССР в наиболее невыгодное положение ставила мало-квалифицированных рабочих, преобладавших в паровозную эпоху. Труд неграмотных и малограмотных оказывался невостребованным и, в отличие от перестроечных и постперестроечных лет, брежневское МПС стремилось сохранить таких рабочих, дав им возможность завершить общее образование и повысить квалификацию. Прежде всего, была расширена сеть действовавших с 1950-х гг. курсов для не имеющих законченного начального образования, а также сеть сменных школ и учебно-консультативных пунктов. На отдельных дорогах, например, на Свердловской, для работников таких профессий, как путевые обходчики, дежурные по поезду, путевые рабочие, бригадиры пути и т.п., проводились занятия по арифметике в объеме четырех классов [4, с. 396]. Часто руководители цехов лично проводили занятия с малограмотными рабочими. Помимо собственно педагогических коллективов, занимавшихся набором в вечерние школы железнодорожников без среднего образования, тем же занимались партийные, комсомольские и профсоюзные организации.

Чтобы убедить рабочих в необходимости завершения среднего образования, устраивались массовые агитационные кампании, при проведении которых использовались все возможные методы и ресурсы: выступления представителей педагогических коллективов, партии и комсомола на рабочих и профсоюзных собраниях, в рабочих общежитиях, в центральной печати и местных многотиражках, на радио и телевидении. Снимались и постоянно демонстрировались художественные фильмы, создававшие привлекательный положительный образ вечерней школы (вроде мелодрамы 1956 г. «Весна на Заречной улице» М. Хуциева или «Большой перемень» А. Коренева, рассказывающих о рабочей молодежи 1970-х гг.).

Если средства пропаганды не помогали убедить рабочих завершить среднее образование, укомплектовать ученические коллективы школ рабочей молодежи помогало административное воздействие. Наиболее эффективно и широко применялась, как и в случае со строительством новых магистралей, помощь комсомольских организаций. Комсомольцев, не желавших повышать свой образовательный уровень, вызывали для бесед в комсомольское бюро, обсуждали на комсомольских собраниях. Молодых людей буквально заставляли написать заявления о поступлении на учебу.

Административный нажим приносил свои плоды, школы пополнялись, однако это создавало новую проблему – сохранение контингента учащихся. К началу рассматриваемого нами периода за цикл обучения

такие школы от начала занятий до основных каникул теряли до 40% учащихся [10, с. 64]. Такого отсева не знали учебные заведения начального и среднего профессионального уровня, поскольку обучение в них было более мотивированным. К сожалению, официальная статистика советского периода, особенно по стратегически и идеологически важным вопросам, показывала только успехи в повышении образовательного уровня. Тем более МПС даже в конце рассматриваемого периода продолжало вкладывать средства в открытие новых школ: в 1981 г. было введено школ на 5472 учащихся, в 1982 г. – на 9560 учащихся и т.д. [7, с. 136-138].

Однако открывавшиеся МПС школы не были рассчитаны на вечернее обучение взрослых работающих людей. В лучшем случае обычная средняя (не вечерняя) школа предлагала заочное обучение, чем в СССР активно пользовалась работающая сельская молодежь. Вечерние школы, находившиеся в ведении МПС, пока тоже никто не закрывал, но в них также учились не только железнодорожники. До распада СССР сохранялось и административное давление на тех, кто не имел законченного среднего образования. Но если в послевоенные десятилетия акцент делался на преимуществах для тех, кто получит образование, то в позднесоветские годы – на карательных санкциях в отношении тех, кто этого не сделает.

Одним из условий присвоения звания «Ударник коммунистического труда» было систематическое повышение общеобразовательного уровня. Те из железнодорожников, кто желал получить это почетное звание, поневоле садились за учебники [2]. Присвоение разрядов, перевод на новую технику были также поставлены в зависимость от успехов в учебе. Однако и в этом случае школа рабочей молодежи оставалась менее предпочтительной, чем, скажем, аттестат железнодорожного училища или получение диплома о среднем профессиональном образовании: одновременно со средним образованием они подтверждали профессиональные навыки.

Несмотря на мнимые и реальные недостатки, советская система подготовки и переподготовки железнодорожных кадров отвечала потребностям времени и исходила из интересов не только отрасли, но и трудящихся. Ее настоящие проблемы были вызваны не внутренними изъянами системы образования, а ускоренными темпами модернизации. Советское руководство, стремясь кардинально обновить буквально все в отрасли, начиная от тяги и путевого хозяйства до систем связи и управления, изначально не учитывало ее ресурсов и материальной базы образования. Железнодорожное образование, заточенное под стандарты паровозной эпохи, вынуждено было перестраиваться на ходу, в течение десятилетий, переквалифицируя преподавателей и налаживая связи с производством. Параллельно шел процесс ликвидации малограмотности и неграмотности. Но в целом советская система подготовки железнодорожных кадров доказала свою эффективность, обеспечив квалифицированными работниками все профессиональные уровни отрасли.

Список источников

1. **Екатеринбургский учебный центр № 1. 75 лет.** Екатеринбург: СЖД – филиал ОАО «РЖД», 2011. 30 с.
2. **Ипатов В. Я.** Депо на Ловати. Пятилетка за пятилеткой [Электронный ресурс]. URL: http://pskovrail.ru/novosti/depo_na_lovati_piatiletka_za_piatiletkoi.html (дата обращения: 10.04.2016).
3. **История железнодорожного транспорта России и Советского Союза (1836-1991):** в 3-х т. СПб.: Иван Федоров; М.: Московский гос. ун-т путей сообщения, 2004. Т. 3. 1945-1991. 631 с.
4. **Конов А. А.** Подготовка и повышение квалификации рабочих массовых профессий в дорожно-технических школах на железнодорожном транспорте Урала в 1950 – 1980-е гг. // *Фундаментальные исследования*. 2015. № 7-2. С. 394-402.
5. **Конов А. А.** Реализация Генерального плана электрификации железнодорожного транспорта на Урале в 1956-1970 гг. // *Транспорт Урала: научно-технический журнал*. 2014. № 3 (42). С. 18-23.
6. **Курков В. Н.** Школа слесаря Тарасова. М.: Транспорт, 1983. 32 с.
7. **Пашинин С. А.** Социальная сфера // Афонина Г. М., Зензинов Н. А., Кузьмич В. Д., Пашинин С. А. *Железнодорожный транспорт: XX век / Всерос. о-во любителей ж.д.* М.: Железнодорожное депо, 2001. С. 133-139.
8. **Скорородов В. Д.** Кадры для БАМ // *Железнодорожный транспорт*. 1975. № 2. С. 38-41.
9. **Социальное развитие и подготовка кадров** // *Железнодорожный транспорт*. 1990. № 4. С. 22-25.
10. **Хабутдинов Н. Р.** Повышение общеобразовательного и квалификационного уровня молодых рабочих в послевоенный период (1945-1953 гг.) // *Вестник Башкирского университета*. 2005. № 4. С. 63-65.

PROBLEM OF STAFF TRAINING AND ADVANCED TRAINING FOR THE USSR RAILWAY INDUSTRY UNDER ITS MODERNIZATION (1965-1985)

Shepelev Ivan Andreevich
Dostoevsky Omsk State University
shepelev.ivan@mail.ru

The article discovers specificity of the personnel problem solution in the USSR railway industry under conditions of modernization from the middle of the 1960s to the middle of the 1980s. The author examines problems of raising the general educational level, the personnel's professional training and advanced training. The paper analyzes all the levels of the specialist's training, from the general secondary to the higher professional one, reveals difficulties arising when personnel problems are considered simultaneously with the transport network renewal and describes methods to overcome them. The researcher evaluates efficiency of Soviet staff policy in the railway industry.

Key words and phrases: railway; education; advanced training; staff; modernization.