

УДК 94(470)

DOI: 10.18324/2224-1833-2024-2-117-123

Государственная политика в сфере подготовки, распределения и закрепления кадров на железной дороге в 1970-е годы

Е.А. Ахтамов

Сибирский федеральный университет, пр. Свободный, 79, Красноярск, Россия
akhtamov@gmail.com

Статья поступила 06.05.2024, принята 04.06.2024

В статье рассмотрена система распределения молодых специалистов на железнодорожном транспорте, а также мероприятия, которые позволяли молодым специалистам закрепиться на новом месте работы. Автором приведены данные по молодым специалистам за 1974–1975 гг. на общесоюзном уровне и численность молодых специалистов, направлявшихся на строительство Байкало-Амурской магистрали. В СССР важным направлением деятельности всех отделений железной дороги по закреплению новых кадров была практика наставничества. Автором приведены общесоюзные данные о пополнении железнодорожных предприятий молодыми рабочими и специалистами в середине 1970-х гг., а также о мероприятиях, связанных с приемом новых работников – расстановка молодежи по бригадам, цехам и сменам, прикрепление к более опытным работникам, стажировка, повышение квалификации молодых специалистов. К середине 1970-х гг. система наставничества приобрела комплексный характер и проводилась на всех предприятиях железной дороги. Также автором рассмотрена роль студенческих отрядов в профессиональном развитии молодых специалистов. Студенческие отряды оказывали значительную помощь железным дорогам в выполнении планов путевых работ в летний период и освоении повышенных объемов летних пассажирских перевозок. Помимо помощи железнодорожным предприятиям, студенческие отряды позволяли студентам на практике познакомиться с будущей профессией, способствовали профессиональному самоопределению. Приводятся данные о количестве студентов, занятых на предприятиях железной дороги в летний период в первой половине 1970-х гг. Автор делает вывод о том, что созданная система работы с молодыми кадрами способствовала их быстрой адаптации на рабочем месте и последующему профессиональному развитию.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; распределение молодых специалистов; наставничество; студенческие отряды; закрепление кадров.

State policy in the field of training, distribution and retention of personnel on the railway in the 1970s

E.A. Akhtamov

Siberian Federal University; 79, Svobodny Pr., Krasnoyarsk, Russia
akhtamov@gmail.com

Received 06.05.2024, accepted 04.06.2024

The article examines the system of distribution of young specialists in railway transport, as well as measures that allowed young specialists to gain a foothold in a new place of work. The data is provided on young specialists for the period of 1974-1975 at the all-Union level and shows the number of young specialists sent to the construction of the Baikal-Amur Mainline. An important area of activity for all railway departments in the USSR to retain new personnel was the practice of mentoring. The all-Union data is provided on the replenishment of railway enterprises with young workers and specialists in the mid-1970s, as well as on measures related to the admission of new workers such as a placement of young people in teams, workshops and shifts, attachment to more experienced workers, internships, advanced training of young people specialists. By the mid-1970s, the mentoring system had become comprehensive and was carried out at all railway enterprises. The role of student teams in the professional development of young specialists is also considered. Student teams provided significant assistance to the railways in implementing plans for track work in the summer and mastering increased volumes of summer passenger traffic. In addition to helping railway enterprises, student teams allowed students to get acquainted with their future profession in practice and contributed to professional self-determination. The data is provided on the number of students employed at railway enterprises during the summer in the first half of the 1970s. The conclusion is made that the created system of working with young personnel contributed to their rapid adaptation and subsequent professional development.

Keywords: railway transport; distribution of young specialists; mentoring; student teams; staffing.

Быстрое индустриальное развитие Сибири во второй половине XX в., требовало большого количества инженерных и технических специалистов. Созданная в СССР система распределения выпускников средних специальных и высших учебных заведений позволяла в значительной степени удовлетворить спрос отраслей тяжелой промышленности на молодые кадры.

Интерес представляет система межведомственного и межреспубликанского распределения молодых специалистов на железнодорожном транспорте. Так, в 1975 г. Госпланом СССР было предусмотрено направить из учебных заведений Министерства путей сообщения и других министерств и ведомств 24 864 специалиста (7 387 с высшим и 17 477 со средним специальным образованием), в том числе 5 729 инженеров, 15 610 техников, 2 818 врачей и средних медицинских работников, 707 педагогов с высшим и средним специальным образованием [1, л. 2].

Из числа 8 062 специалистов, оканчивающих высшие учебные заведения Министерства путей сообщения, на железнодорожный транспорт были направлены 5 113 чел., или 63,4 % от выпуска, и 2 949 чел. (36,6 %) были распределены в другие министерства и ведомства, в том числе: транспортно-строительства — 1 557, обороны — 223, черной металлургии — 161, энергетики — 67, химической промышленности — 57, угольной промышленности — 54, радиопромышленности — 52, всего 75-ти министерствам и ведомствам [1, л. 2].

Другие министерства и ведомства, которые имели свои высшие и средние специальные учебные заведения, должны были в 1976 г. направить на железные дороги и в другие организации Министерства путей сообщения 2 825 специалистов нетранспортного профиля, из них 1 030 инженеров и техников, 1 075 врачей, 707 педагогов и 13 средних медицинских работников [1, л. 3].

Если в 1974 г. по таким специальностям, как металлургия черных металлов, литейное производство черных и цветных металлов, металловедение, технология машиностроения, оборудование и технология сварочного производства было выделено 75 инженеров и техников, то на 1975 г. по этим специальностям было направлено 164 специалиста, т. е. более чем в 2 раза. Всего же тепловозоремонтным заводам и их проектным организациям из дневных учебных заведений планом было предусмотрено направить 642 инженера и техника против 367 в 1974 г. [1, л. 3].

В соответствии с Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1974 г. № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» и приказом министра путей сообщения от 19 июля 1974 г. № 19Ц, в 1975 г. Министерству транспортного строительства на воз-

ведение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали из высших учебных заведений Министерства путей сообщения было направлено 470 молодых специалистов, в том числе 200 путейцев, 100 мостовиков и тоннельщиков, 50 — по промышленному и гражданскому строительству [1, л. 4].

В связи с организацией врачебно-санитарной службы и лечебных учреждений по обслуживанию всех работников Министерства транспортного строительства и Министерства путей сообщения, занятых на строительстве БАМа, и членов их семей планом распределения молодых специалистов было предусмотрено направить 175 врачей и 85 средних медицинских работников [1, л. 4].

Также в 1975 г. транспорт пополнился специалистами из числа железнодорожников, оканчивающих заочное и вечернее обучение, в количестве 3 772 инженера и 11 578 техников, всего 15 359 чел. [1, л. 4]. В целом при необходимости направления молодых специалистов для предприятий и организаций железнодорожного транспорта их потребности в инженерах и техниках полностью удовлетворялись.

Железные дороги, метрополитены и промышленные предприятия транспорта ежегодно пополнялись значительным количеством молодых рабочих и специалистов. Так, в 1975 г. на железнодорожный транспорт прибыло около 40 тыс. выпускников профессионально-технических училищ и 71,6 тыс. специалистов, закончивших высшие и средние специальные учебные заведения. В системе технического обучения за год было подготовлено 128 тыс. молодых рабочих различных массовых профессий. Таким образом, в 1976 г. на предприятиях и в организациях железнодорожного транспорта работали более 800 тыс. чел. в возрасте до 30 лет, в том числе 400 тыс. юношей и девушек в возрасте до 25 лет [2, л. 108]. Многие из них сравнительно недавно пришли на транспорт, и им требовалось дополнительное внимание, так как они не имели необходимых трудовых навыков и высокой квалификации.

В связи с этим в производственных коллективах проводились различные мероприятия, связанные с приемом и воспитанием нового пополнения, осуществлялись расстановка молодежи по бригадам, цехам и сменам и прикрепление к более опытным работникам, организовывалась стажировка специалистов, повышение квалификации молодых железнодорожников.

Наиболее эффективной формой индивидуальной работы с вновь принятыми на производство было наставничество опытных кадровых работников над молодыми по возрасту и стажу работы. Следует отметить, что на железнодорожном транспорте наставничество осуществлялось многие годы.

Работа с молодыми специалистами проводилась во всех отделениях железной дороги. Так, в 1976 г. на Южно-Уральской дороге активную работу вели более 4 тыс. наставников, шефским влиянием которых было охвачено свыше 5,4 тыс. молодых железнодорожников [2, л. 110]. Разносторонняя работа с молодежью на производстве и в быту способствовала ее более быстрому профессиональному росту, приобретению необходимых навыков и знаний, а также закреплению на производстве.

В апреле 1976 г. Центральный комитет профсоюзов рабочих железнодорожного транспорта совместно с Министерством путей сообщения и Министерством транспортного строительства провели встречу лучших наставников железных дорог и транспортных строек.

Участники встречи обратились ко всем наставникам с письмом, в котором призвали кадровых рабочих активнее помогать младшим товарищам. При этом обращалось особое внимание на заключение совместных договоров наставников и их воспитанников, на дальнейшее развитие соревнования под лозунгом «Ни одного отстающего рядом».

Управлением кадров принимались меры по повышению роли и ответственности отделов кадров и работников по кадрам в организации наставничества, был установлен контроль, и оказывалась помощь дорогам, метрополитенам и предприятиям в развитии этого начинания.

Управлением кадров был обобщен опыт наставничества на Южно-Уральской дороге, было издано информационное письмо, и через отделы кадров приняты меры к распространению этого опыта на других железных дорогах и предприятиях транспорта.

Проводимая организаторская работа по развитию наставничества способствовала значительному распространению и совершенствованию этого движения, в результате чего общее количество наставников на железнодорожном транспорте во второй половине 1970-х гг. превысило 108 тыс. (в 1973 г. — 45 тыс., в 1975 г. — 86 тыс.), шефским влиянием которых были охвачены 167,9 тыс. молодых железнодорожников [2, л. 115]. Работу многих наставников можно было назвать высокоэффективной. Например, Герой Социалистического Труда, токарь Улан-Удэнского локомотивовогоноремонтного завода Б.З. Позднев обучил токарному делу десятки молодых людей [2, л. 115].

Стоит отметить, что студенческие отряды, позволявшие уже в период приобретения специальности применить полученные знания на практике, также во многом способствовали более раннему профессиональному самоопределению молодых людей. Впервые возникнув в конце 1950-х гг., в последующие годы студенческие отряды приобрели

широкую популярность. С начала 1960-х гг. студенческие строительные отряды и отряды проводников пассажирских вагонов оказывали значительную помощь железным дорогам в выполнении планов летних путевых работ и освоении повышенных объемов летних пассажирских перевозок.

В соответствии с постановлением бюро ЦК ВЛКСМ № 54/7 от 31 октября 1972 г. и приказом Министерства путей сообщения № Г-6211 от 5 марта 1973 г. на железные дороги СССР в 1973 г. планировалось направить студенческие отряды в количестве 21 950 чел., из них на строительные работы 1 500 и для работы в качестве проводников пассажирских вагонов — 20 450 чел. Фактическое наличие студентов-проводников составило 23 595, или на 3 145 чел. больше, строителей — 2 309, или на 809 больше [3, л. 1].

Стоит отметить, что на предприятиях железнодорожного транспорта существовала большая потребность в рабочей силе в летний период. При этом, в связи с трудностями привлечения рабочей силы, со стороны руководства некоторых дорог через местные, партийные, советские организации и областные штабы студенческих отрядов были приняты меры для выделения дополнительного контингента студенческих отрядов. Так, Октябрьская, Белорусская, Львовская, Северо-Кавказская, Свердловская, Западно-Сибирская, Забайкальская, Восточно-Сибирская и другие железные дороги приняли больше студентов, чем намечалось по плану.

Для успешного приема студентов в летний период для работы в строительных подразделениях железных дорог и проводниками пассажирских поездов Министерство путей сообщения проводило предварительную подготовку. Бюро ЦК ВЛКСМ и коллегия Министерства высшего и среднего специального образования СССР утверждали план направления в летний каникулярный период на железнодорожный транспорт студентов в составе строительных отрядов и отрядов проводников вагонов пассажирских поездов. Затем этот план принимали к руководству начальники главных управлений Министерства путей сообщения: вагонного хозяйства, капитального строительства, заместители начальников железных дорог.

Начальники главных управлений и управлений Министерства путей сообщения, заместители начальников железных дорог по кадрам заключали договоры со студенческими отрядами, организовывали обучение, прием и использование студентов на работе. Также ими решались другие вопросы, связанные с организацией и работой студенческих строительных отрядов и отрядов проводников.

Начальник Главного управления вагонного хозяйства, начальники служб вагонного хозяйства

железных дорог организовывали работу отрядов проводников с учетом рекомендаций, принятых участниками Всесоюзной школы-совещания по обмену опытом работы студенческих отрядов проводников, проведенной в апреле 1975 г. на базе вагонного депо Челябинск Южно-Уральской железной дороги [4, л. 3 об.].

Начальники вагонного хозяйства, капитально-строительству, Управления кадров, заместители начальников железных дорог устанавливали повседневный контроль за подготовкой и работой студентов на железнодорожном транспорте, принимая необходимые меры для организованного проведения их трудового семестра и развертывания социалистического соревнования за образцовое обслуживание пассажиров и успешное выполнение заданий на строительство объектов жилищного и культурно-бытового назначения.

При формировании отрядов проводников и строителей студенты проходили медицинское освидетельствование, инструктаж по технике безопасности и охране труда. Непосредственно перед каждым рейсом их дополнительно инструктировали. Каждая бригада студентов-проводников работала с опытными кадровыми проводниками и механиками.

Как указано в отчете Управления кадров Министерства путей сообщения о работе студенческих отрядов проводников и строителей на железнодорожном транспорте, при выполнении обязанностей проводников и строителей студенты, как правило, проявляли организованность, дисциплинированность, культуру в обслуживании пассажиров, за что получали много благодарностей от пассажиров и поощрения от руководства дороги [3, л. 2].

Кроме действенной помощи железнодорожному транспорту от многотысячного отряда молодежи, была также оказана неоценимая помощь в распространении культуры обслуживания пассажиров среди местного населения, учащихся школ, работников пути и т. д.

Октябрьская, Московская, Северная, Западно-Сибирская, Восточно-Сибирская, Забайкальская, Дальневосточная железные дороги творчески подходили к организации работы, отдыха и культурного досуга работающей молодежи. В присланных дорогами отчетах о работе студенческих отрядов наиболее полно и всесторонне отражается жизнь студентов [3, л. 2].

Студенты читали лекции на различные темы, проводили беседы и консультации, давали концерты, организовывали вечера отдыха. Занимались продажей белья, чайной продукции, газет, журналов, благодаря чему выручили сотни тысяч рублей.

Студенты Вологодского педагогического института, работавшие на Северной железной доро-

ге, перечислили 250 р. на текущий счет в областной комитет ВЛКСМ в фонд строительства дома пионеров в городе Гагарин и фонд солидарности народов Азии и Африки [3, л. 2].

В 1973 г. на Западно-Сибирской железной дороге работал самый многочисленный отряд проводников, который насчитывал 2 820 чел. Это на 970 чел. больше запланированного на летний период — 1 850 чел. Работа студентов позволила обеспечить освоение возросшего на 10 % по сравнению с 1972 г. объема летних перевозок пассажиров, создать кадровым работникам поездных бригад более соответствующие нормам условия для труда и отдыха, предоставить в летний период отпуск 1 468 проводникам вагонов, на 25 % сократить количество сверхурочных часов работы [3, л. 3].

С 1971 г. отряд студентов «Проводник» Октябрьской железной дороги формировался Ленинградским объединенным штабом студенческих отрядов. В 1973 г. в него вошли 1 715 чел. из 23 вузов и 5 техникумов. За 3 года работы были внедрены новые формы и методы работы, усовершенствована организационная структура отряда. Студенческий поездной отряд обслуживал полностью железнодорожные составы и работал в соответствии с графиком движения поездов [3, л. 4].

Формирование отряда началось 1 марта 1973 г. Прохождение медицинской комиссии было организовано в учебных заведениях. Отряд делился на бригады, в которые вошли от 18 до 22 бойцов во главе с командиром, комиссар, санинструктор и кадровый механик — бригадир поезда. Для каждого члена штаба отряда «Проводник» был тщательно разработан круг вопросов, который находился в его ведении. Была создана дополнительная оперативная группа для срочного решения вопросов отряда в составе заместителей начальника железной дороги, начальника службы вагонного хозяйства, начальника вагонного депо и командира отряда «Проводник». Итоги соревнования подводились каждую декаду. Соревнование проходило под лозунгом «Решающему году пятилетки — ударный труд студентов». Между рейсами поездов организовывались походы по местам боевой славы, поездки в Разлив, встречи с ветеранами войны [3, л. 4].

Проводники-студенты Восточно-Сибирской железной дороги активно участвовали во всех проводимых вагонным депо мероприятиях. Только в июле 1973 г. 400 студентов участвовали в воскресниках. Воскресники проходили под девизом «IX пятилетке — ударный труд». В пути следования с выезжающими на юг пионерами проводились совместные концерты, конкурсы на лучший детский рисунок и т. д. По поездному радиовещанию был организован цикл лекций и бесед, а также информирование о городах по пути следования. С целью проверки работы студентов в пути

следования было проведено 35 комсомольских рейдов совместно с командно-инструкторским составом вагонных дел.

Отряд проводников под названием «Экспресс-73» работал на Дальневосточной железной дороге. Членами бригад было прочитано 2 458 лекций. Руководство дороги и дорожный комитет профсоюза рабочих железнодорожного транспорта наградили почетными грамотами 2 штаба Хабаровского и Приморского крайисполкомов [3, л. 4].

Строительные отряды Приволжской железной дороги работали на строительстве жилых домов станций Аткарск и Татищево, по развитию 58 км пути станции Ершов, на ремонте поликлиники, детского сада. Студенты-строители Закавказской железной дороги в количестве 60 чел. выполняли план на 115–118 % [3, л. 6].

На Забайкальской железной дороге высокие показатели работы продемонстрировали отряды «Гренада», «Железняк», «Прометей». За период работы в путевой машинной станции оживилась культурно-массовая работа. Силами студентов были построены спортивные площадки, регулярно проводились соревнования с работниками путевой машинной станции. В вагонах-клубах демонстрировались кинофильмы и организовывались вечера отдыха. Проводилась работа по благоустройству территории, по строительству детских площадок и бытовому обустройству. К Дню железнодорожника студенты дали 6 концертов для работников путевой машинной станции и местных жителей.

На Восточно-Сибирской железной дороге работали 405 студентов, в основном из железнодорожных институтов и техникумов, трудились в путевых машинных станциях на капитальном ремонте пути. Особенно заметные результаты работы были у студентов Днепропетровского и Новосибирского институтов транспорта [3, л. 7].

Наряду со студенческими отрядами проводников, на железной дороге проводили работу отряды студентов-строителей на капитальном ремонте пути, строительстве жилых домов, культурно-бытовых объектов. Так, на Дальневосточной железной дороге в коллективе путевой машинной станции ПМС-74 работал строительный отряд «Путеец-73» в количестве 76 чел. Этим отрядом было отремонтировано 6 км пути на сумму 384 тыс. р. Кроме основной работы, студенты провели технические занятия с работниками путевой машинной станции, беседы по профориентации с учащимися общеобразовательных школ станции Ин и с учащимися исправительно-профессионального училища закрытого типа. Студенческий строительный отряд «Аврора» трудился на предприятиях дорожно-строительного треста, показал высокую дисциплинированность и организованность [3, л. 5].

В отчетах сохранились сведения о том, что наряду с большой помощью, которую оказывали студенты трудовым коллективам железной дороги в период массовых пассажирских перевозок и на производстве работ по капитальному ремонту пути, имелись случаи, когда отдельные студенты допускали злоупотребление спиртными напитками, нарушали трудовую дисциплину, неудовлетворительно обслуживали пассажиров. За это следовало отчисление из отрядов, студенты переводились на менее квалифицированную работу, подвергались наложению взысканий. Обо всех случаях нарушений сообщалось по месту учебы.

Так, на Прибалтийской дороге в 1973 г. было 49 случаев нарушения трудовой дисциплины, которые состояли в неявке на работу, употреблении спиртных напитков, провозе безбилетных пассажиров. Нарушителями явились 12 студентов технологического института рыбной промышленности; 21 студент Рижского политехнического института; один студент Рижского техникума легкой промышленности; 6 студентов Рижского института гражданской авиации; 4 студента Рижского института железнодорожного транспорта; 5 студентов из латвийского государственного университета [3, л. 5].

На Куйбышевской железной дороге в 1973 г. отдельными студентами-проводниками были допущены случаи нарушения трудовой дисциплины, антисанитарии, недобросовестного отношения к работе. Так, 2 студента Куйбышевского института планового хозяйства провозили без багажной квитанции 500 кг помидоров; один студент допустил проезд 10 безбилетных пассажиров. Студент Куйбышевского политехнического института допустил проезд 12 безбилетных пассажиров. 6 студентов Пензенского техникума железнодорожного транспорта и Пензенского политехнического института допустили распитие спиртных напитков в рабочее время. Некоторые студенты Пензенского политехнического института не производили уборку в обслуживаемых вагонах, допустили антисанитарию. Из Уфимского медицинского института 6 студентов были переквалифицированы в мойщиков вагонов. Всего в 1973 г. было допущено 40 нарушений. 28 студентов были уволены, 10 – переведены в мойщики вагонов, 2 студента переведены в прачечную. Всего было допущено 17 случаев антисанитарного состояния вагонов и 50 случаев невыхода на работу [3, л. 5].

На Казахской железной дороге за летний период 1973 г. было отчислено 76 студентов. На Московской дороге число нарушений сократилось примерно в 3 раза. Если в 1972 г. было 105 нарушений, то в 1973 г. их число сократилось до 37. 13 студентов Брянского техникума железнодорожно-

го транспорта были отчислены за сокрытие мест для продажи билетов [3, л. 6].

Многие студенческие отряды без вмешательства руководства дороги сами отчисляли нарушителей из своих рядов. Так, на Восточно-Сибирской железной дороге 4 студента Московского государственного университета были отчислены командиром и комиссаром отряда без вмешательства руководства дороги.

На Северо-Кавказской железной дороге было составлено 36 актов за провоз 126 безбилетных пассажиров (депо Новороссийск); 29 студентов допустили провоз 90 безбилетных пассажиров (депо Адлер), 2 акта было составлено за неудовлетворительное содержание вагонов, за что 19 студентов были уволены, и на 12 студентов было наложено дисциплинарное взыскание. Наибольшее количество нарушений допущено студентами Ростовского государственного университета – 10 случаев; Ростовского пединститута – 6; Ростовского училища искусств – 5. По депо Новороссийск было 42 нарушения. В составе проводников пассажирских вагонов работали студенты из 20 учебных заведений. Примерно по каждому учебному заведению было 2–3 случая нарушений. 36 студентов были уволены [3, л. 6].

Также во время работы студенческих отрядов на железной дороге были сделаны некоторые предложения и пожелания. Так, на Западно-Сибирской железной дороге было сделано предложение поставить вопрос перед Центральным штабом студенческих отрядов ЦК ВЛКСМ о посылке в 1974 г. тех же студентов для работы, так, чтобы у студентов была возможность поработать на одном месте в течение 2–3-х лет. Также было предложение через Центральный штаб обязать обкомы ВЛКСМ своевременно вводить отряды в работу и полностью обеспечивать форменным обмундированием [3, л. 6].

На Северо-Кавказской железной дороге предложили разрешить использовать студенческие отряды проводников до 10 сентября – до времени окончания массовых перевозок, а также организовать подготовку проводников в институтах и техникумах до прибытия их на работу в депо. На Юго-Восточной железной дороге предложили направлять студентов на работу по комсомольским путевкам. На Дальневосточной железной дороге предложили изменить метод формирования бригад, а именно сделать обязательным нахождение опытных кадровых проводников в хвостовом и штабном вагонах. При этом на Октябрьской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах обучение студентов-проводников стали начинать в марте, что позволяло подготовить студентов к работе в летний сезон [3, л. 6].

В летний период 1975 г. на железных дорогах работали около 28 тыс. студентов в составе строительных отрядов и студенческих отрядов проводников пассажирских вагонов. Особую помощь оказали студенты в период массовых перевозок пассажиров.

За чуткое и внимательное отношение студентов к пассажирам, добросовестное выполнение своих обязанностей как проводников вагонов и активное участие в проведении культурно-массовой работы в коллективах вагонных депо и резервов проводников награждены почетными грамотами Министерства путей сообщения и Центрального комитета профсоюза рабочих железнодорожного транспорта 233 наиболее отличившихся студента-проводника, более 1,5 тыс. награждены почетными грамотами обкомов ВЛКСМ и вагонных депо, премированы ценными подарками и деньгами, многим объявлены благодарности. Успешной работе студенческих отрядов проводников способствовала проведенная в Челябинске в апреле 1975 г. Министерством путей сообщения и Центральным штабом студенческих строительных отрядов ЦК ВЛКСМ сетевая школо-совещание по обмену опытом работы студенческих отрядов проводников по подготовке вагонов в рейс и обслуживанию пассажиров в пути следования [4, л. 3].

Студенческие строительные отряды также оказывали большую помощь дорожным строительным трестам. Так, в 1975 г. они выполнили строительные-монтажные работы на сумму более 6 млн р. [4, л. 3].

Постановлением Бюро ЦК ВЛКСМ и коллегии Министерства высшего и среднего специального образования СССР от 24 марта 1976 г. № 36/2а в 1976 г. на железнодорожный транспорт для работы в летний период на объектах жилищного и культурно-бытового назначения было направлено 2 920 студентов и для работы проводниками вагонов пассажирских поездов – 21 800 чел. [4, л. 3].

Таким образом, практика трудоустройства выпускников высших и средних специальных учебных заведений, сложившаяся в СССР, гарантировала занятость молодых специалистов и соблюдение их социальных гарантий. Также система распределения молодых специалистов гарантировала предприятиям приток новых кадров. Работа в студенческих отрядах на железной дороге позволяла уже в период обучения познакомиться с разными аспектами будущей профессиональной деятельности. Важное значение для закрепления молодых специалистов имела система наставничества. В целом созданная система работы с молодыми кадрами способствовала их быстрой адаптации и последующему профессиональному развитию.

Литература

1. Кочан В., Шепетовский В. Проект плана распределения молодых специалистов, оканчивающих дневные высшие и средние специальные учебные заведения в 1975 году // Рос. гос. архив экономики (РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 105. Д. 2317. Л. 2-4.
2. Докладная записка начальника Управления кадров МПС СССР В.Н. Шепетовского министру путей сообщения Б.П. Бещеву и председателю ЦК профсоюза за рабочих железнодорожного транспорта Н.И. Ковалеву о развитии движения наставничества на железных дорогах. 25 октября 1976 г. // РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 105. Д. 2435. Л. 108-115, 120-124.
3. Кочан В., Шепетовский В. Отчет Управления кадров Министерства путей сообщения о работе студенческих отрядов проводников и строителей на железнодорожном транспорте. 20 ноября 1973 года // РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 105. Д. 726. Л. 1-6.
4. Гундобин Н.А. Директивное письмо Министерства путей сообщения в главные управления МПС СССР, в центральный штаб студенческих строительных отрядов при ЦК ВЛКСМ об организации работы студентов в строительных подразделениях железных дорог и проводниками пассажирских поездов в летний период 1976 года // РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 105. Д. 3151. Л. 3-3 об.
5. Стальное звено Транссиба. 100 лет Красноярской железной дороге 1899-1999 / сост. В.В. Чагин, В.Г. Саклаков. Красноярск: Краснояр. кн. изд-во, 1998. 464 с.