

УСЛОВИЯ ТРУДА НА ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ БССР В 1944 - 1991 ГГ.

Вопросы труда являются очень важными для любого общества и поэтому давно заслужили право быть отдельным предметом для научного исследования, в том числе и исторического, которое позволяет рассмотреть проблему в её динамике. Но на сегодняшний день работ такого плана совершенно недостаточно. Из имеющихся необходимо отметить исследования Лыча Л.М. и Мандрика И.В. [1] Однако в них вопросы условий труда на транспорте не являлись основным объектом изучения, а внимание в целом уделялось только железнодорожникам.

Актуальность изучения условий труда состоит в том, что от их состояния зависит социальное положение активной части населения республики в целом, производительность труда и качество работы на предприятиях в частности. Если человека устраивали условия труда, то он связывал с предприятием всю свою жизнь и становился одним из гарантов его успешной работы.

Наше исследование поставило перед собой следующие цели: показать реальную ситуацию с условиями труда на всех основных видах транспорта, изучить факторы влияния на улучшение условий труда, выделить зависимость от условий труда его результатов, отметить роль профсоюзов в улучшении ситуации. Чтобы достичь достоверности в рассмотрении отмеченных вопросов нами используются как разнообразные периодические материалы, так и данные фондов ЦК КПБ, Совета Министров БССР, Верховного Совета БССР и других из Национального архива Республики Беларусь.

Ещё шла Великая Отечественная война, а профсоюзные железнодорожные организации стали заострять внимание ответственных лиц на том, что железнодорожникам приходилось работать без электрического освещения и отопления, при отсутствии окон и дверей в производственных помещениях. Повсеместно требовали ремонта крыши. В определённой степени помогло мобилизовать имевшиеся скудные ресурсы для улучшения условий труда специальное постановление ЦК КП(б)Б «Об оказании помощи Белорусской железной дороге в проведении месячника чистоты и порядка» принятое 30 апреля 1944 г. [2]

В 1944 г. негативным явлением на железных дорогах республики были ранние вызовы на работу, когда ожидание рейсов доходило до 20 часов, что сильно переутомляло машинистов и кочегаров. Ситуация к лучшему менялась медленно. Как пример неурядиц с условиями труда транспортников в 1946 г. приводилось положение дел с кондукторским резервом на Могилёвском отделении Белорусской железной дороги. Ожидание кондукторскими бригадами отправки поездов на станции Могилёв составляло 6-17 часов. Отдельные бригады работали без отдыха 27-30 часов, что приводило к случаям сна на посту. [3]

О сложностях, связанных с условиями труда железнодорожников, было широко известно. Такие вопросы игнорировать было небезопасно, что послужило основанием к изданию 17 января 1947 г. постановления Совета Министров СССР «Об обеспечении нормального режима работы и отдыха локомотивных бригад железнодорожного транспорта, улучшении их материально-бытовых условий».

Речной флот республики с момента освобождения её территорий трудился по Положению о рабочем времени и отдыхе работников водного транспорта, действовавшего в системе Министерства речного флота СССР и утверждённого ВЦСПС 8 сентября 1934 г. [4] Такое Положение соблюдать было сложно ввиду разрухи, царившей в республике после изгнания немецко-фашистских захватчиков. В 1944 г. были обычным явлением тяжёлые условия труда на судоремонтных предприятиях БССР. Но вопросы его облегчения стали рассматриваться достаточно быстро. В этих целях нарком речного флота СССР З.А. Шашков в 1944 г. предложил всемерно форсировать механизацию работ и полностью использовать имеющиеся подъёмные краны.

Через улучшение механизации не только облегчался труд, но и повышалась его производительность. В 1946 г. в Гомельском порту механизировали бункеровку судов углём, разгрузку судов с хлебом, выгрузку рудостойки и дров с воды на железную дорогу. Чтобы улучшить условия трудового процесса на речном транспорте необходимо было постоянно поддерживать в надлежащем порядке и совершенствовать водные пути республики, что зависело от развития материально-технической базы.

Особенностью условий труда плавсостава речного транспорта являлось его сезонность и прерывность процесса движения, что приносило команде резкие изменения в нагрузке и изматывало физически. На долгие месяцы навигации плавсостав отрывался от берега. Чтобы сократить имевшиеся отставания от графика прохождения судов часть их капитанов шла на ночёвки в пути, чем нарушала Правила плавания и подвергала опасности жизнь команды. [5] Наиболее тяжёлыми в послевоенное время на речном транспорте были условия труда у кочегаров на паровых судах, что приводило к постоянным перебоям с их кадрами. На самой трудоёмкой операции по подаче угля в топку на паровых судах отсутствовали какие-либо механические устройства.

Сложной проблемой во 2-й половине 40-х гг. на автомобильном транспорте было также наличие высокой доли ручного труда при погрузке и разгрузке автомобилей, так как автохозяйства и склады не были обеспечены для этого простейшими механизмами. Здесь отсутствие благоприятных условий труда влекло за собой резкое уменьшение производительности автомобильного транспорта из-за простоев автомобилей, что было основной проблемой отрасли в течение всего изучаемого периода. Во 2-й половине 40-х г.

автотранспортникам приходилось работать в сложных условиях быстрого износа техники, так как она состояла в этот период из трофейных и старых отечественных образцов. [6]

Работники автомобильного транспорта сталкивались с вредным воздействием на организм человека выхлопных газов, в первую очередь окиси углерода. Решение этой проблемы растянулось на многие годы, пока промышленность СССР к 80-м гг. XX ст. не научилась выпускать более совершенные в этом отношении модели грузовых автомашин и пассажирских автобусов.

Гражданским авиаторам республики в 1944 - 1945 гг. приходилось работать при частом отсутствии зимней одежды, обуви, совершать рейсы на самолётах с техническими неисправностями, что приводило к вынужденным посадкам. Чтобы преодолеть подобные недостатки в работе республиканский комитет авиарботников в 1947 г. издал постановление «Об улучшении работы профсоюзных организаций по контролю за соблюдением хозяйственными органами законодательства о рабочем времени». [7]

В 50-е гг. требования к условиям работы на транспорте стали жёстче. На станции Березина в середине 50-х гг. часто поднимали вопрос о перебоих в электрическом освещении, в то время как в конце 40-х гг. о повсеместном электроосвещении только мечтали и пользовались в основном керосиновыми лампами, что усложняло приём и осмотр поездов. Большим успехом в развитии транспорта было уменьшение доли ручного труда. К 1956 г. большинство трудоёмких работ было механизировано в одном из крупнейших в БССР паровозном депо Барановичи. Транспортировка, снятие и постановка вагонных дверей в нём осуществлялись с помощью крана и приспособлений малой механизации, а съёмка и постановка автосцепки выполнялись подъёмником. [8] С 1958 г. в целях улучшения режима труда и отдыха локомотивных бригад стали широко применять сменную езду, когда машинисты и их помощники регулярно получали выходные дни.

Вместе со значительным ростом объёмов перевозок автомобильным транспортом в 50-е гг. усилилось внимание и к его условиям работы. Автотранспортникам приходилось решать вопросы, связанные с большой долей сверхурочных работ, применением неисправного инструмента, отсутствием зимой тёплой одежды. Ни один из подобных возникающих вопросов нельзя было считать второстепенным. Спецификой деятельности транспортников была их работа в выходные дни, когда приходилось постоянно сталкиваться с простоями автомобилей из-за сбоев в производственном процессе. [9]

Тяжёлые условия труда на автотранспорте пытались частично компенсировать введением во 2-й половине 50-х гг. дополнительных отпусков кондукторам автобусов, водителям автокранов, шофёрам легковых такси, рабочим по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей в случае их постоянной работы в ночную смену. Были утверждены нормы выдачи бесплатной спецодежды при работах с этилированным бензином и усилен контроль за его применением. Вопросу условий труда при работе с этилированным бензином было посвящено постановление Совета Министров БССР от 15 декабря 1955 г.

По примеру передовых предприятий перед комитетами профсоюзов стояла задача по ликвидации на рабочих местах работников автомобильного транспорта сквозняков, снабжении моек тёплой водой, организации обсушки автомобилей, присоединении отопления к теплоцентралям, оборудовании пунктов обогрева и питания для шофёров работавших на дальних перевозках. Проведение таких мероприятий благоприятно сказывалось на выполнении плана перевозок.

Эффективность использования транспорта могла быстро расти только с одновременным улучшением условий труда, на что в первую очередь влияла механизация. На речном транспорте в начале 50-х гг. скоростная обработка судов проходила через внедрение законченного цикла механизации, вытеснявшего ручной труд. Однако трюмные работы в пассажирских судах и грузовых теплоходах пока оставались механизированы слабо. Важным средством, улучшившим условия труда речников в середине 50-е гг., стало применение механических и химических средств при зачистке судов. Суда новых серий стали выпускать с электромеханическими лебёдками и приборами централизованного управления механизмами из штурманской рубки, что позволило отказаться от значительной доли ручного труда судовых команд. [11]

В судоремонтных мастерских оставалась слабая механизация, что сопровождалось ещё и высоким уровнем сверхурочных работ. По этому вопросу Президиуму Белорусского республиканского профсоюза работников морского и речного флота пришлось сделать серьёзные замечания в своём постановлении от 29 декабря 1959 г. Недостаток жилых помещений на буксирных теплоходах приводил к недокомплекту личного состава. В конце 50-х гг. выход был найден в совмещении профессий, когда количество личного состава было уменьшено, а за более интенсивный труд были введены денежные доплаты.

Одной из особенностей труда речников было их частое превращение в ремонтных рабочих в тот период, когда навигация заканчивалась. Ремонт флота своими руками проходил в зимний период под открытым небом, и речникам постоянно приходилось сталкиваться с отсутствием качественной тёплой одежды, рукавиц и валенок, на что в 1958 г. была вынуждена обратить своё внимание 2-я Белорусская республиканская конференция профсоюза рабочих морского и речного флота. [12] Отсутствие зимой тёплой одежды у речников препятствовало рациональной организации их труда на ремонте и естественно снижала его производительность и качество.

Ограниченность материальных ресурсов в экономике республики приводила к тому, что даже такому высокотехнологичному виду транспорта как воздушному приходилось работать в 50-е гг. в условиях частой нехватки электроэнергии на аэродромах.

Крупным шагом в облегчении труда во всём хозяйстве было введение 7-мичасового рабочего дня. На судостроительных заводах, верфях и мастерских речного транспорта он появился в октябре 1959 г., а в парокходствах и бассейновых управлениях в феврале-марте 1960 г. При 7-мичасовом рабочем дне на судах по инициативе профсоюзов вводили бригадный метод, который позволял предоставлять выходные дни плавсоставу на протяжении всей навигации. В связи с переходом на 7-мичасовой рабочий день на теплоходах были установлены единые вахты. То, что ранее выполняли два работника (штурман и механик), стал выполнять один человек. [13]

К 1 июля 1960 г. были переведены на сокращённый рабочий день работники железной дороги. На железнодорожном транспорте значительное улучшение условий труда в 60-е г. было связано с применением тепловозной и электрической тяги, новых вагонов и путевых машин, совершенствованием технологии. На железных дорогах СССР в 1965 г. был предложен для распространения опыт применения механизированной моечной установки в тепловозных депо, заменявшей тяжёлый ручной труд.

Особую роль в обеспечении удобных для железнодорожников условий труда в 50-80-е гг. сыграло отделение охраны труда при Всесоюзном научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта. При этом отделении действовали лаборатории транспортной светотехники, вентиляции, по борьбе с шумом и вибрациями, индивидуальных средств защиты. Внедрение автосцепки на железнодорожном транспорте ликвидировало опасный труд скрутков и облегчило условия работы составителей. Широкие перспективы по улучшению условий труда в 60-е гг. были открыты с помощью использования автоблокировки, автоматической локомотивной сигнализации и электрической сигнализации. [14]

Рекомендации по улучшению условий труда для локомотивных и кондукторских бригад были разработаны Всесоюзным научно-исследовательским институтом железнодорожной гигиены. Несмотря на использование на транспорте достижений научно-технического прогресса специфика работы транспортников всегда давала о себе знать. Работе проводников пассажирских составов постоянно сопутствовало напряжение внимания, ночные смены, оторванность от дома. В 60-е гг. проводников чаще всего не хватало, им приходилось обслуживать по 2-3 вагона, отгулы за переработку выдавались лишь зимой, существовала проблема в обеспечении вагонов углём и водой. Для преодоления подобного негатива председатель ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта Е. Чередниченко предложил шире использовать именные графики работ. При таком графике машинист и помощник машиниста заранее знали с каким поездом и в какое время они должны отправиться в поездку, с тем чтобы распланировать своё свободное время. [15]

В 60-е гг. в деле обеспечения здоровых условий труда железнодорожников возросла роль той деятельности профсоюзов, которую они вели совместно с учреждениями здравоохранения. Были разработаны мероприятия по снижению заболеваний и травм, в том числе по снижению вредного воздействия шума и вибрации на локомотивах и подвижном составе, по предупреждению интоксикаций парами ртути и марганца, по профилактике заболеваний у людей, связанных с дизельным топливом.

В течение 1960 г. следили за переходом на семичасовой рабочий день и автотранспортные профсоюзы. Они обращали внимание ведомств на то, что состояние трудовой дисциплины напрямую зависит как от условий и охраны труда, так и от чёткости соблюдения трудового законодательства. Профсоюзам было в первую очередь видно, что неблагоприятные условия труда наряду с отсутствием жилья являлись одной из основных причин текучести кадров. На пассажирском автотранспорте условия работы считались тяжёлыми из-за того, что шоферам приходилось рано начинать работу, поздно её заканчивать, были сложности при общении с пассажирами. [16]

В середине 60-х гг. на автотранспорте оставались актуальными проблемы связанные с наличием большого объёма сверхурочных работ, когда многие шофера работали по 10-15 часов в сутки. Имел широкое распространение нерациональный отдых шоферов на линии, страдало освещение рабочих мест во время ремонта автомобилей. Такие проблемы требовали срочного решения, так как создание благоприятных условий труда на автомобильном транспорте всегда являлось одним из главных гарантов его безопасной эксплуатации. Любые нарушения режима труда и отдыха шоферов могли приводить к необратимым последствиям. По законодательству шоферам должен был предоставляться ежедневный отдых продолжительностью не менее 12 часов в сутки в пути или по месту жительства. Если отдых предоставлялся в пути, то он должен был обеспечиваться специально оборудованными помещениями.

С каждым годом росли требования по условиям применения на транспорте бензина, так как длительное поступление его паров в организм приводило к появлению нервных расстройств, мышечной слабости и утомляемости, раздражительности и сонливости, что было особенно опасно для водителей автотранспорта. Труд водителей и так всегда характеризовался длительным напряжением нервной системы и зрения, в связи с чем огромное значение имела разработка рационального режима труда водителей, чередования вождения машины с отдыхом. [17]

Особую роль в улучшении условий труда играла техническая инспекция. Она имела право приостанавливать работу там, где возникала угроза здоровью работающих, привлекать к суду и налагать штрафы на тех, кто не соблюдает требований охраны труда. Проводимые в 60-е гг. общественные смотры по культуре производства, по словам председателя Белорусского республиканского профсоюза рабочих автотранспорта и шоссежных дорог В.М. Чуковича, повысили на автомобильном транспорте механизацию и

автоматизацию ручного труда, была улучшена воздушная среда и освещённость рабочих мест, ликвидировались шумы.

Положительным примером в деле улучшения условий труда автотранспортников являлась Гомельская область. На её территории получили распространение механизированные моечные установки грузовых автомобилей, механизированные участки по уходу за шинами, посты централизованной смазки и заправки, стали применяться лампы дневного света. В Минске делу облегчения труда водителей пассажирского городского автотранспорта способствовало развитие прямой связи между диспетчерскими пунктами и конечными остановками автобусов. В конце 60-х гг. было чётко регламентировано рабочее время водителя, что противодействовало сверхурочным работам. Рабочая неделя водителей автомобилей составляла 41 час. [18]

На речном транспорте в 60-е гг. слаборешаемыми оставались вопросы с припиской судов к своим речным базам, когда нарушения графиков захода на базы не позволяло командам получать полноценный отдых во время навигации и приводило к нарушениям трудовой дисциплины. Чтобы компенсировать речникам работу на участках с вредными условиями труда, для них устанавливали сокращённую смену. На время круглосуточного плавания для членов экипажей мог быть установлен восьмичасовой график вахт и судовых работ, когда за переработанное время предоставлялись дополнительные дни отдыха при наличии благоприятных условий.

В начале 60-х гг. на речном флоте решались вопросы по переходу от частичной к комплексной механизации судоремонтных работ, по внедрению автоматизации управления судовыми силовыми установками, механизации трудоёмких судовых работ по швартовке, зачистке трюмов, закрытию люков, подъёму якорей на баржах. За годы семилетки выведение из эксплуатации на речном флоте БССР всех паровых судов и замена их дизельными позволило ликвидировать тяжёлый труд кочегаров и улучшить производственные условия экипажей. [19] Ликвидация тяжёлого физического труда имела большое экономическое значение, так как эффективность использования судов в огромной степени зависела от скорости их обработки в портах.

Улучшение условий труда в 60-е и последующие годы часто сопровождалось его интенсификацией. Постановлением Совета Министров СССР от 24 января 1969 г. был предусмотрен перевод водителей и кондукторов городского пассажирского транспорта с их согласия на режим работы с разделением смены на две части. Определённой компенсацией за рост интенсивности труда было введение пятидневной рабочей недели с двумя выходными днями согласно Постановлений ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС от 7 марта 1967 г. и ЦК КПБ, Совета Министров БССР и Белпрофсовета от 8 апреля 1967 г.

Свои трудности с улучшением условий труда были у работников гражданской авиации. В 60-е гг. получилось так, что наиболее неблагоприятные условия труда сложились в периферийных аэропортах. В Витебском аэропорту авиаторам приходилось работать в тесных помещениях, лётчики часто выполняли обязанности техников-стартёров, самостоятельно загружали рейсовые самолёты, в период летней навигации техники нередко отработывали по полторы смены. Такие вопросы стремились решать специализированные профорганизации. Перед 13 съездом профсоюза авиарботников СССР его председатель В. Мишинкин в 1967 г. отметил, что транспортные предприятия внедряли научную организацию труда, позволявшую изменять создавшуюся ситуацию в лучшую сторону. [20]

В целях создания благоприятных условий труда на воздушном транспорте для работников лётно-подъёмного состава были установлены предельные нормы налёта в течение суток и месяца. Величина такой нормы зависела от типа самолёта или вертолёта и от числа лиц, занятых пилотированием. Общая продолжительность ежедневного отдыха членов экипажей должна была быть не менее двойной продолжительности работы в предшествующий рабочий день.

Начиная с 60-х гг. вопросы улучшения организации труда и его условий на транспорте регулярно рассматривали на своих заседаниях с последующими рекомендациями специализированные постоянные комиссии Верховного Совета БССР. Вопрос о состоянии условий труда поднимался на уровне Совета Министров и ЦК КПБ как часть планирования дальнейшего развития транспорта. Но в 70-80-е. условия труда на транспорте в лучшую сторону радикально не изменились, что было связано с нехваткой необходимых ресурсов при экстенсивном развитии экономики в целом.

Оставался низким даже в 1980-е гг. уровень механизации на Белорусской железной дороге. Некачественная организация и планирование труда создавали железнодорожникам дополнительные нагрузки. [21] По Министерству автомобильного транспорта в 1-й половине 80-х гг. оставалась высокой доля сверхурочных работ, а на 1.01.1984 г. на работах, признанных вредными, было занято до 60% работников. [22] Постоянными проблемами на городском электротранспорте было низкое качество ремонта подвижного состава, недостаточное освещение и асфальтирование улиц, что естественно не содействовало созданию необходимых условий для безопасного и эффективного труда. В середине 80-х гг. развитию благоприятных трудовых условий на речном транспорте препятствовало неудовлетворительное состояние пути, приводившее к бракам в работе, несчастным случаям и потерям рабочего времени.

Выводы. Улучшение условий труда на транспорте без разделения его на виды в первую очередь зависело от состояния его материально-технической базы, что сочеталось с взаимозависимостью состояния условий труда и эффективного использования оборудования. Необходимость улучшения ситуации с условиями труда заставляло транспортные профсоюзы искать выход в упорядочивании перевозок, так как

неблагоприятное положение дел в этом вопросе приводило к низкой продуктивности труда и нерациональному использованию техники.

Важной особенностью развития трудового процесса на транспорте являлась его высокая интенсивность, которую пытались компенсировать введением дополнительных отпусков, а вредное воздействие неблагоприятных факторов на организм человека ограничивали под контролем профсоюзов с помощью нормативных актов. Создание благоприятных условий труда на транспорте также являлось одним из главных гарантов его безопасной эксплуатации. В целом условия труда на транспорте в лучшую сторону за рассматриваемый период изменились лишь частично, что было связано с нехваткой необходимых ресурсов. Полученные в исследовании данные прямо указывают на недопустимость какой либо экономии на условиях труда и здоровье человека, что характерно для многих производителей в период перехода к рыночной экономике. Материальные затраты в этой области наоборот будут только способствовать росту производительности труда, то есть повышать прибыль любого субъекта хозяйствования, независимо от формы собственности.

Литература:

1. Лыч Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР. (верасень 1943 - 1970 гг.). Мн.: Навука і тэхніка, 1976; Мандрик И.В. Развитие железнодорожного транспорта республики в 1970-1991 гг.: состояние, проблемы, уроки. Витебск, УО, «ВГТУ», 2003.
2. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ), Ф. 4, оп. 18, д. 39, л. 183.
3. Сорокин Г. На Могилёвском отделении без перемен // Железнодорожник Белоруссии. - 1946. - 21 августа. - С. 2.
4. НАРБ, Ф. 1006, оп. 1, д. 11, л. 144.
5. Добромудров С. Улучшить работу культурных учреждений бассейна // Речник Белоруссии. - 1948. - 9 марта. - С. 2.
6. НАРБ, Ф. 873, оп. 2, д. 3, л. 4.
7. НАРБ, Ф. 1077, оп. 1, д. 4, л. 66.
8. Назаркин В. Правильная организация работы обеспечивает успех // Железнодорожник Белоруссии. - 1956. - 13 марта. - С. 3.
9. Использовать резервы! // Автомобильный транспорт. - 1954. - № 6. - С. 2.
10. НАРБ, Ф. 7, оп. 4, д. 2776, л. 87.
11. Больше внимания охране труда и технике безопасности на речном транспорте // Речной транспорт. - 1957. - № 3. - С. 1, 2, 3.
12. Па-баявому выканаем рашэнні снежаньскага Пленума ЦК КПСС // Рачнік Беларусі. - 1958. - 15 студзеня. - С. 2.
13. Калинин Б. Сокращённый рабочий день на речном транспорте // Социалистический труд. - 1960. - № 11. - С. 134.
14. Пустовойтов Л., Левицкий А. Улучшение условий труда железнодорожников // Социалистический труд. - 1964. - № 7. - С. 118, 120.
15. Чередниченко Е. Забота о людях не первом плане // Охрана труда и социальное страхование. - 1963. - № 12. - С. 7.
16. НАРБ, Ф. 968, оп. 1, д. 862, л. 155.
17. Бодяко В. Гигиена труда шофера // Автотранспорт Белоруссии. - 1967. - 27 июля. - С. 4.
18. Масный Я. Организация и оплата труда водителей автомобилей // Социалистический труд. - 1969. - № 9. - С. 130.
19. Геронин И. Речники Белоруссии - юбилею Октября // Речной транспорт. - 1967. - № 10. - С. 22.
20. Мишинкин В. К новым свершениям // Гражданская авиация. - 1967. - № 12. - С. 2.
21. Мандрик И.В. Развитие железнодорожного транспорта республики в 1970 -1991 гг.: состояние, проблемы, уроки. Витебск, УО, «ВГТУ», 2003. С. 171.
22. НАРБ, Ф. 968, оп. 1, д. 1941, л. 176.