



References

1. Hrynevych, L. (2013). *The famine of 1928-1929 in Soviet Ukraine*. Kyiv: Instytut istoriyi Ukrainy. (in Ukr.).
2. Kulchytskyi, S. (1999). *Ukraine between the two wars (1921-1939)*. Kyiv: Vyd. dim «Al'ternatyvy». (in Ukr.).
3. Matvyeyev, A. Yu., Rybak, I. V. (2013). Deportation of second-class peasants deported from Ukraine in 1930-1936: number, character, geography of the settlement. *Humanitarnyy zhurnal*, 4, 57-65 (in Ukr.).
4. Derzharkhiv Khmel'nyts'koyi obl., f.P-337, op.1, spr.1257. (in Ukr.).
5. Derzharkhiv Vinnyts'koyi obl., f.P-714, op.1, spr.83. (in Ukr.).
6. Lenin, V. *About cooperation In Complete collection of essays, vol. 45*. Moscow. (In Russ.).
7. Yanushkyn, YA.S. (1969). *Distributions under socialism*. (In Russ.).
8. Shubyn, S.Y. (2013). The history of working days (1930-1966) as a measure of labor and a tool for its stimulation. *Vestnyk Severnogo (Arktycheskoho) federal'noho unyversyteta*, 6. (In Russ.).
9. Petrenko, V. (2008). *The Bolshevik authorities and the Ukrainian village in the 20-30's of the 20th century: the causes, technologies, consequences of the Holodomor-genocide (based on Podillya material)*. Vinnytsia (in Ukr.).
10. Papakin, H. (2013). «Blackboards»: anti-peasant repressions (1932-1933). Kyiv. (in Ukr.).
11. Onufriv, S. (2011). Postgenocidal society as a socio-psychological consequence of the 1932-1933 Holodomor in Ukraine. *Visnyk Lvivs'koho universytetu*, 34, 161-167. L'viv. (in Ukr.).

Abstract

Ruban V. The Holocaust as means of non-traditional regulation of the utopias of the social policy of the Soviet state in the Podillya region in the late 1920s - early 1930s.

Introduction. The station investigates the political sentiments of different layers of the Ukrainian peasantry in 1928–1933. The author analyzed the influence of Stalin's "revolution from above" on the political atmosphere in the Ukrainian village and came to conclusion that such a policy caused a broad negative reaction on the part of the majority of Ukrainian peasants. The thesis reveals the attitude of different strata of the peasantry to the collectivization campaign. The correlation between the adherents of state policy and their opponents in the Ukrainian village is shown.

Purpose. The aim of the study. Taking into account the relevance of the topic and relying on the achievements of previous researchers, the author set out to analyze and generalize the political mood of the Ukrainian peasantry in conditions of the continuous collectivization of agriculture.

Results. Forceful collectivization placed the majority of Ukrainian peasants into opposition to the authorities. The peasants blamed Soviet authorities for the destruction of their households. For the Ukrainian villager the life under the Soviets turned out to be much worse than that under Tsarist regime. The author maintains that the famine terror against the Ukrainian peasantry was the "answer" of the totalitarian regime to stubborn unwillingness of Ukrainian peasants to support the Stalinist agrarian policy.

Conclusion. As a result of the implementation of the «socialist reconstruction of the national economy» at the end of the 1920–1930's. The traditional forms of family-work activity were destroyed, leading to a devastating Holodomor. His psychological consequences conditioned the formation of fear of state bodies, the further obedience and silence of the next generations of the Ukrainian peasantry.

Key words: Ukrainian peasantry, political moods, collectivization, Stalinist regime, famine terror.

Одержано редакцією 10.10.2017
Прийнято до публікації 12.12.2017

УДК 94(477) «1943/1950»

А. Г. Морозов, С. Б. Оніщенко

ОРГАНІЗАЦІЯ ПІДГОТОВКИ ТА ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ КАДРІВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНСЬКОЇ РСР ПЕРІОДУ ЇЇ ВІДБУДОВИ (1943 – 1950-ті рр.)

У статті розглядається система і процес підготовки працівників залізничного транспорту Української РСР, визначено особливості змісту професійної і професійно-технічної освіти та окреслено напрями їхнього розвитку, з'ясовано форми та методи освітньої діяльності навчальних закладів, які займались підготовкою кадрів залізничного транспорту у період його післявоєнної відбудови.

Ключові слова: залізнична галузь, Українська РСР, підготовка кадрів, інженери, техніки.

Постановка проблеми. Розвиток виробничої сфери неможливий без аналогічного розвитку соціальної. У повоєнний період відновлення виробничого потенціалу залізничного транспорту вимагало значного поповнення трудових ресурсів галузі. Відбудова залізничної інфраструктури в значній мірі залежала від наявності підготовлених кадрів масових професій і особливо робітників високої кваліфікації, які вмiли б технічно грамотно й ефективно керувати залізничною технікою, були здатні покращувати й удосконалювати виробництво, забезпечувати безпеку руху поїздів. Тому планомірна підготовка таких спеціалістів стала важливою державною і галузевою задачею, яку мала вирішувати розгалужена система профільних навчальних закладів.



Аналіз останніх досліджень. Проблема підготовки й підвищення кваліфікації кадрів залізничної галузі в радянський період не викликала значний інтерес серед науковців. Певною мірою вона висвітлювалась у комплексних виданнях, як зокрема в «Розвитку народного господарства Української РСР 1917–1967» [1] і окремих статтях [2]. Сучасна українська історіографія налічує значну кількість насамперед узагальнюючих робіт присвячених розвитку освіти працівників залізничної галузі в Україні під авторством таких науковців, як зокрема А. Хахлюк [3], В. Вертель [4] та інших. При цьому формування залізничних кадрів УРСР і підвищення їхньої кваліфікації у період післявоєнної відбудови, залишаються малодослідженими, що й зумовлює актуальність представленої розвідки.

Мета статті полягає у висвітленні організації підготовки та підвищення кадрів залізничної галузі УРСР у післявоєнний період.

Виклад основного матеріалу. Після звільнення України від німецьких окупантів укомплектування працівників залізниць відбувалось в основному за рахунок демобілізованих бійців і офіцерів армії, які не мали теоретичної і практичної підготовки [5, 61]. Підбір робітників здійснювали військкомати [6, 15]. За таких умов навчання відбувалося безпосередньо на залізницях та її підприємствах. Для прикладу, протягом 1944-1945 рр. лише на Ворошиловградському паровозобудівному заводі проводилася підготовка понад двох тисяч спеціалістів за різним фахом [4, 139]. Пізніше, у перше повоєнне десятиліття, джерелом поповнення кадрів масових професій на залізницях стали молоді робітники з професійно-технічних училищ, закріплені за залізницями, випускники звичайних і дорожніх технічних шкіл, а також військові, які були демобілізовані з армії [7, 73]. Залучали нових працівників через бюро по працевлаштуванню все ті ж військкомати [8, 11].

Проте система цілеспрямованої підготовки кадрів відновлювалась повільно, оскільки постійно відчувалась нестача трудових ресурсів. Так, у 1946-1947 рр. плани підготовки кадрів виконувалися лише на 52% [4, 149]. Навіть дорожні організації Головного Дорожнього управління при РНК УРСР були забезпечені інженерно-технічними кадрами лише на 56% [9, 14]. Проведена в 1947 р. атестація показала, що лише 13% інженерно-технічних працівників мали вищу освіту, 23% – середню спеціальну, а 64% інженерних посад взагалі займали так звані «практики» [4, 149]. У подальшому ситуація дещо поліпшилась і, починаючи з 1948 р., на локомотивобудівних заводах щорічно готувалося до 2,5 тис. кваліфікованих робітників. Активізувалася робота щодо підготовки кадрів і на вагонобудівних заводах [4, 149].

Незважаючи на вказані заходи відчувалась гостра потреба в кваліфікованих кадрах спеціалістів. Це змушувало радянське керівництво вдаватися до заходів із популяризації праці на залізничному транспорті серед молоді шляхом заохочень. Наприклад, у 1950 р. вийшов наказ Міністерства шляхів сполучення СРСР «Про стипендії колишнім вихованцям дитячих будинків та трудових колоній». У ньому містилося зобов'язання виплачувати учням середніх спеціальних навчальних закладів із числа колишніх вихованців дитячих будинків і вихованців трудових колоній, які знаходились на державному забезпеченні, стипендії: 50 крб. на 1 курсі, 60 крб. – на 2-му, 70 крб. – на 3-му, 80 крб. – на 4-му [10, 2].

Загалом у перші роки повоєнного періоду проблему кадрових ресурсів було в певній мірі вирішено в кількісному сенсі, однак, не якісному. Тому в 1950-ті рр. основна увага була зосереджена насамперед на подальшому підвищенню кваліфікації інженерно-технічних робітників і забезпеченню підприємств залізниць підготовленими кадрами масових професій. Підвищення кваліфікації залізничників багато в чому зумовлювалось початком широкомасштабної технічної реконструкції залізниць, що супроводжувалось стрімким зростанням тепловозної й електровозної тяги на дільницях, а також розвитком станцій, вузлів, введенням у експлуатацію електричної централізації та напівавтоматичного блокування на ряді ділянок і впровадженням прогресивної технології [11, 71].

Поступове впровадження технічних нововведень створювало умови до розуміння необхідності здобуття освіти працівниками залізниць, оскільки загальний освітній рівень працівників окремих напрямків був низький. Наприклад, на Одеській залізниці найнижчу освіту – нижче 7 класів – мали працівники таких професій: робітники з ремонту шляхів – 66%, бригадири шляхів – 58%, стрілочники – 44%, кондуктори – 44% й укладачі – 46% [12, 71]. У результаті цього в середині 1950-х рр., як відзначав завідуючий відділом транспорту та зв'язку



ЦК КПУ Губський, на залізничному транспорті «вкрай повільно застосовувались передові методи праці» [13, 61].

Низький рівень освіти значної частини працівників був наслідком того, що на залізниці часто йшла працювати молодь, яка навіть не мала повної середньої освіти, а впровадження досягнень НТП на залізницях вимагало підвищення освітнього рівня. Керівництво підприємств залізниць розпочало здійснювати роботу щодо заохочення їх до навчання. Тому в ряді шкіл робітничої молоді в 1950-х рр. значна питома вага припадала саме на учнів-залізничників [14, 41].

У середині 1950-х рр. сектори партійної просвіти при управліннях залізниць розпочали займатись розробкою семінарів з економіки залізничного транспорту. На окремих залізницях працювали вузлові економічні школи та семінари, а в більшості господарських одиниць плідно діяли школи конкретної економіки залізничного транспорту. Читалися лекції на економічні теми й на проміжних лінійних станціях. Наприклад, у 1956 р. на Ковельському відділенні залізниці працювало 15 шкіл конкретної економіки залізничного транспорту, в яких навчалося 310 слухачів [15, 12].

Зростання уваги до підготовки кадрів залізничного транспорту вимагало впорядкування системи навчання в спеціалізованих навчальних закладах і на місцях. У 1959 р. була встановлена єдина система технічного навчання кадрів при відділеннях. Згідно неї, по-перше, підготовка кадрів масових професій здійснювалась без відриву від виробництва шляхом індивідуального навчання на підприємствах відділення. По-друге, вона також відбувалась в умовах відриву від виробництва в ФКТШ і школах машиністів, на курсах, семінарах і школах передового досвіду [16, 16]. Зокрема на Коростенському відділенні залізниці в 1959 р. було здійснено: підготовку кадрів масових професій без відриву від виробництва шляхом індивідуального та бригадного навчання – 68 осіб, навчання з відривом від виробництва в технічних школах – 22, підвищення кваліфікації на виробництві через мережу курсів, шкіл передового досвіду та технічних шкіл – 507. Всього при відділенні навчалося 769 осіб [16, 8].

Поступово формувалась і ціла мережа спеціальних технічних шкіл. В УРСР плідно функціонували такі профільні освітні заклади: Артемівська технічна школа, Дніпропетровська технічна школа машиністів локомотивів, Київська технічна школа залізничного транспорту, Краснолиманська технічна школа, Лубенська технічна школа, Марганецька технічна школа, Одеська дорожня технічна школа машиністів, Технічна школа Львівської залізниці, Харківська технічна школа Південної залізниці, Ясинуватська технічна школа. Технічні школи при впровадженні нових видів тяги надавали допомогу депо в організації курсів безвідривної підготовки локомотивних і ремонтних бригад [16, 9]. Серед найкращих середніх спеціальних навчальних закладів у 1950-х рр. були Львівська технічна школа Львівської залізниці й Харківська технічна школа Південної залізниці [10, 13].

Навчально-матеріальна і технічна бази залізничних технічних шкіл також поступово зміцнювались. У результаті цього навчання проходило більш організовано, що сприяло якості підготовки та перепідготовки кадрів фахівців [17, 48]. Залізниці надавали методичну допомогу училищам і забезпечували їх матеріалами й інструментами для організації навчального процесу та обладнання кабінетів [369, 9]. Активно здійснювалась робота з підвищення кваліфікації кадрів і оволодіння залізничниками інших професій. У середині 1950-х рр. почали працювати курси з підвищення кваліфікації локомотивних бригад і ремонтників по новим видам тяги.

Однак, незважаючи на позитивні зрушення, на багатьох відділеннях не виконувався план підготовки та підвищення кваліфікації кадрів. Зокрема на Конотопському відділенні залізниці річний план підготовки кадрів без відриву від виробництва був виконаний у 1959 р. на 21%, а з відривом від виробництва – на 9%. План підвищення кваліфікації був виконаний відповідно на 6% та 18% [16, 27].

Такого роду випадки свідчили про ряд недоліків, характерних для системи підготовки та підвищення кваліфікації кадрів масових професій на залізницях. Поширеними були затягування комплектування курсів із відривом від виробництва (по господарствам шляху, руху). При цьому ще важче виконувався план із підвищення кваліфікації без відриву від виробництва начальників станцій, чергових по станціям і дорожніх майстрів [11, 74]. Мало місце на практиці нерегулярне відвідування лекцій слухачами курсів без відриву від виробництва. Так, у звітах залізниць траплялись скарги на нерегулярність у роботі шкіл передового досвіду [13, 21]. Перевірками було встановлено, що навіть стан технічного навчання керівників



місцевих станцій залишався незадовільним. Між тим, відчувався недостатній контроль за організацією технічного навчання у ряді відділень залізниць. Характерними були факти незадовільної роботи курсів перепідготовки паровозних кадрів на тепловозну тягу при депо, які організовувались за підтримки технічних шкіл [16, 27].

У 1960 р. вийшов наказ Міністерства шляхів сполучення «Про передачу частини загальноосвітніх шкіл МШС у компетенцію Міністерств союзних республік», відповідно до якого відділи навчальних закладів залізниць мали передати Міністерству освіти всі початкові, восьмирічні та середні (крім пересувних), школи-інтернати, школи робітничої молоді, очно-заочні школи, які знаходились у їхньому підпорядкуванні [18, 4].

Певні суперечності викликав стан підготовки кадрів, необхідних для здійснення планів технічної реконструкції галузі. Так, у другій половині 1950-х рр., коли тільки намітився перехід на нові види тяги, було значно перевиконано плани підготовки кадрів із таких провідних професій: машиніст електровозів, тепловозів і його помічник, монтер контактного зв'язку й тягових підстанцій [11, 74]. Планом Міністерства шляхів сполучення в 1956 р. підвищення кваліфікації масових професій передбачалося для 6,5 тис. осіб. Фактично ж підвищили кваліфікацію 8421 працівник або 130% від очікуваного [15, 39].

Загалом на початку 1950-х рр. вдалося забезпечити діяльність цілого ряду транспортних технікумів, де готувалися кваліфіковані кадри для залізниць. Зокрема, активно діяли Київський електронно-механічний, Київський, Львівський, Миколаївський, Одеський, Чернівецький будівельні технікуми, Ворошиловградський, Дніпропетровський, Кременчуцький, Острозький, Полтавський, Севастопольський, Слов'янський і Харківський технікуми залізничного транспорту. В середньому щорічно вступали на навчання до технікумів по 1–1,3 тис. осіб [20, 8–9]. У закладах здійснювалась і виробнича практика: учні проходили навчання з управління та догляду за технічним станом паровозу, працювали на вантажних паровозах і мали пробіг у кілометрах значно більший встановленого за планом – 18–19 тис. км (при встановленій нормі у 15 тис. км) [21, 13].

Вищі навчальні заклади Міністерства шляхів сполучення забезпечували підготовку висококваліфікованих інженерів і техніків. У довоєнні роки підготовка спеціалістів для залізниць УРСР та СРСР здійснювалась лише Дніпропетровським і Харківським інститутами інженерів залізничного транспорту, які після війни знову розгорнули свою роботу щодо підготовки інженерно-технічних кадрів.

Термін навчання у вищих навчальних закладах залізничного профілю становив 2 роки 10 місяців. У групи техніків приймалися робітники залізничного транспорту віком до 40 років, які закінчили залізничні технікуми й мали не менше 5 років виробничого стажу за спеціальністю. Вони направлялися в організації залізничного транспорту, де працювали до вступу в інститут [20, 3]. Незважаючи на плідну діяльність, Дніпропетровський і Харківський інститути не могли самостійно розв'язати проблему щодо забезпечення галузі висококваліфікованими кадрами в умовах розгортання модернізаційних процесів у галузі.

Проблему дефіциту інженерних кадрів намагалися вирішити через систему заочної освіти. В умовах першого напруженого повоєнного десятиліття найбільш перспективною вважалась підготовка інженерних кадрів без відриву від виробництва з числа працівників залізниць й транспортних цехів промислових підприємств. Тому керівництво Міністерства шляхів сполучення СРСР намагалося вирішити проблему дефіциту інженерних кадрів саме через систему заочної освіти. При всіх відділеннях залізниць діяли навчально-консультативні пункти Загальносоюзного заочного технікуму й консультативні пункти Загальносоюзного заочного інституту інженерів залізничного транспорту, в яких щороку навчалися тисячі залізничників. Однак у них не вистачало навчальної літератури з питань тепловозної й електровозної тяг. Не кращими були справи і з іншими спеціальностями.

У середині 1950-х рр. кожен п'ятий працівник залізниць навчався заочно в інституті або технікумі, у вечірній школі робітничої молоді, на курсах підготовки та підвищення кваліфікації, а також освоював професію шляхом індивідуально-бригадного методу. Наприклад, у Козятинському відділенні в 1955 р. була група залізничників, яка навчалася заочно у вищих і середніх навчальних закладах залізничного транспорту. У 1953 р. у навчально-консультативному пункті при Київському технікумі залізничного транспорту навчався 221 учень, з яких 137 проживало на лінії 137, а 84 – в Києві. Гуртожиток технікуму міг забезпечити



проживанням лише 19 учнів. Інших – 83 студентів, яких викликали на лабораторно-екзаменаційну сесію – розселяли за рахунок інших організацій [21, 3].

Про зростання популярності заочної освіти свідчили й інші факти. На Донецькій залізниці протягом 1958–1960 рр. 347 працівників залізниці заочно закінчили вузи та технікуми й здобули спеціальну освіту, з яких вищу освіту отримало 175 фахівців, середню – 272. Вже в 1961 р. близько тисячі працівників Донецької залізниці й транспортних цехів промислових підприємств навчалися за заочною формою в інститутах залізничного транспорту, з яких у Дніпропетровську – 95 студентів, Харкові – 252 студента й на технічних факультетах інших інститутів – 335 студентів [22, 43].

Посилення уваги до заочної освіти, однак, не допомогло повністю забезпечити потреби залізничного транспорту в кваліфікованих працівниках. В умовах зростання промислового виробництва та збільшення обсягів перевезень вантажів і пасажирів можливості залізниць ставали обмеженими. Враховуючи це влада намагалась скеровувати зусилля на здійснення технічного переобладнання залізниць. Для виконання усього комплексу робіт необхідні були професійно підготовлені працівники різних рівнів – висококваліфіковані інженерно-технічні кадри. Однак діючі вищі навчальні заклади були обмежені в своїх можливостях, а їхня віддаленість від місць проживання студентів-заочників ускладнювала підготовку кадрів для залізниць.

Висновки. Отже, у повоєнну добу в Українській РСР відбулося становлення і функціонування розгалуженої системи підготовки кадрів масових професій і кваліфікованих робітників, яка в цілому задовольняла основні потреби залізничного транспорту республіки. Вона відіграла велику роль у формуванні кадрів залізничників, стала основним «каналом» поповнення галузі кваліфікованими спеціалістами з урахуванням перспектив і тенденцій розвитку залізничних магістралей. Однак система підготовки кваліфікованих спеціалістів була не єдиним важливим фактором науково-технічного прогресу. Достатній рівень забезпеченості залізничного транспорту спеціалістами, які б вміли застосовувати складну сучасну техніку, давав можливість розвивати виробництво на базі передових технологій. Проте партійно-радянське керівництво не забезпечило сталість другого фактору, а соціально-економічні стимули в закріпленні фахівців на залізничному транспорті поступились звичним «командно-адміністративним» методам вирішення проблем.

Список використаної літератури

1. Розвиток народного господарства Української РСР. 1917–1967 : у 2 т. – Т. 2 : Завершення будівництва соціалізму та перехід до комунізму (1938–1967 рр.). – К. : Наукова думка, 1967. – 499 с.
2. Курносів Ю. О. У навчанні та праці. Підготовка кадрів інтелігенції в Українській РСР / Ю. О. Курносів, А. Г. Бондар. – К. : Наукова думка, 1964. – 343 с.
3. Хахлюк А. М. Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи / А. М. Хахлюк. – К. : Кондор, 2009. – 299 с.
4. Вертель В. В. Розвиток залізничної професійно-технічної освіти в Україні. [Електронний ресурс] / В. В. Вертель. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3100>.
5. ЦДАВО України. – Ф. Р2.– Оп. 7. – Спр. 5655. – Арк. 9–11, 20, 61, 95.
6. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 132. – Арк. 18.
7. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 719. – Арк. 73–89.
8. ЦДАВО України. – Ф. 5193. – Оп. 1. – Спр. 421. – Арк. 2–6, 12.
9. Гурнак В. Н. Тенденции развития и пути совершенствования транспортной системы Украинской ССР / В. Н. Гурнак, Н. Е. Гончаров. – К. : Знания УССР, 1982. – 19 с.
10. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 67. – Арк. 2–13.
11. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 711. – Арк. 85–87.
12. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 715. – Арк. 7–27, 62–78.
13. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 655. – Арк. 60.
14. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 141. – Арк. 41.
15. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 669. – Арк. 12–39.
16. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 172. – Арк. 27.
17. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 672. – Арк. 15–51.
18. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 196. – Арк. 4.
19. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 67. – Арк. 3, 30.
20. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 89. – Арк. 5–13.
21. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 102. – Арк. 3.
22. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 695. – Арк. 35–69.

References

1. Development of the national economy of the Ukrainian SSR from 1917 to 1967 (1967). Kiyv: Scientific thought (in Ukr.)



2. Kurnosov, U. (1964). *In education and work: Training of intellectuals in the Ukrainian SSR*. Kiyv: Scientific thought (in Ukr.)
3. Hahliuk, A. (2009). *Railway complex of Ukraine: genesis, functioning, prospects*. Kiyv: Kondor (in Ukr.)
4. Vertel, V. *Development of railway vocational education in Ukraine*. Retrieved from <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3100>. (in Ukr.)
5. CSAHOP of Ukraine. F. P2. Op. 7. Case. 5655. Pgs. 9-11, 20, 61, 95.
6. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 132. Pg. 18.
7. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 719. Pgs. 73-89.
8. CSAHOP of Ukraine. F. 5193. Op. 1. Case. 421. Pgs. 2-6, 12.
9. Gurnak, V. (1982). *Trends in development and ways of improving the transport system of the Ukrainian SSR*. Kiev: Knowledge USSR (in Rus.)
10. CSAHOP of Ukraine. F. 4924. Op. 19. Case. 67. Pgs. 2-13.
11. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 711. Pgs. 85-87.
12. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 715. Pgs. 7-27, 62-78.
13. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 655. Pg. 60.
14. CSAHOP of Ukraine. F. 4924. Op. 19. Case. 141. Pg. 41.
15. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 669. Pgs. 12-39.
16. CSAHOP of Ukraine. F. 4924. Op. 19. Case. 172. Pg. 27.
17. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 672. Pgs. 15-51.
18. CSAHOP of Ukraine. F. 4924. Op. 19. Case. 196. Pg. 4.
19. CSAHOP of Ukraine. F. 4924. Op. 19. Case. 67. Pgs. 3, 30.
20. CSAHOP of Ukraine. F. 4924. Op. 19. Case. 89. Pgs. 5-13.
21. CSAHOP of Ukraine. F. 4924. Op. 19. Case. 102. Pg. 3.
22. CSAPO of Ukraine. F. 1. Op. 77. Case. 695. Pgs. 35-69.

Abstract

Morozov A., Onishchenko S. Organization of training and skills development of the railway sector in the Ukrainian SSR during its reconstruction (1943-1950-ies).

Introduction. *In the post-war period, the restoration of the production potential of rail transport of Ukrainian SSR required a significant replenishment of the industry's labor resources. The rebuilding of the railway infrastructure was largely dependent on the availability of trained personnel of mass trades and especially of highly skilled workers who were technically competent and efficient in managing railroad equipment, were able to improve and improve production, and to ensure the safety of trains.*

The purpose of the paper is to highlight the organization of training and staffing of the railway industry of the Ukrainian SSR in the postwar period.

Results. *The system of training qualified specialists was not the only important factor of scientific and technological progress. The level of the provision of railway transport by specialists who were able to use complex modern technology, gave the opportunity to develop production based on advanced technology.*

Originality. *The formation of the railway staff of the Ukrainian SSR and the improvement of their qualifications in the post-war reconstruction period remain little investigated, which determines the relevance of the presented study.*

Conclusion. *In the post-war days in the Ukrainian SSR, the formation and functioning of an extensive system of personnel training for mass occupations and skilled workers took place, which, in general, met the basic needs of the railroad transport of the republic. It played an important role in the formation of railway personnel, and became the main «channel» of replenishment of the industry by skilled specialists, taking into account the prospects and trends of the development of railways. However, the training system of skilled specialists was not the only important factor in scientific and technological progress.*

Key words: *railway industry, Ukrainian SSR, training, engineers, equipment, advanced training.*

Одержано редакцією 21.09.2017
Прийнято до публікації 12.12.2017

УДК 94(477)«1990/2000»:332.2

О. О. Мазур

СТАН ЦУКРОВОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ В 1990-х рр.

Статтю присвячено висвітленню чинників, які призвели до істотного скорочення цукрового виробництва в Україні в 1990-х роках. Прорахунки у функціонуванні вітчизняного цукробурякового комплексу аналізуються у порівнянні з досвідом провідних країн світу, які виробляють цукор.

Ключові слова: *цукробуряковий комплекс, урожайність, середньорічні обсяги виробництва цукрових буряків, цукропереробна промисловість, собівартість, рентабельність, споживачі.*

Постановка проблеми. Україна має довголітню традицію виробництва та експорту цукру. Ринок цукру завжди був одним з важливих секторів її продовольчого ринку. Однак за роки перехідного періоду цукрове виробництво в нашій країні істотно скоротилося і процес його руйнації продовжується дотепер. Традиційне значення і сприятливі агрокліматичні умови