

БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА

КОНОНЧУК ДАРЬЯ,

Студентка 3 курса факультета экономики и бизнес-технологий
специальности «Таможенное дело»

ЭССЕ «БЕЗЗАВЕТНЫЙ ПУТЬ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ»

«Белорусская железная дорога: 160 лет пути – время, события, люди»

Гомель, 2022

Железные дороги сегодня густо опоясывают весь земной шар, они связывают между собой множество стран и даже континенты. За 200 лет существования они внесли неоценимый вклад в развитие мировой экономики. Железная дорога объединяет огромные расстояния, и тем самым двигает прогресс, способствует распространению культуры и является важнейшим инструментом политики и социального устройства в мире.

Становление железнодорожной отрасли в Республике Беларусь началось в 1851 году со строительства в рамках Санкт-Петербургско-Варшавской магистрали первого на белорусской земле железнодорожного участка Гродно-Поречье. Так, днем рождения Белорусской железной дороги можно считать дату 27 декабря 1862 года – день, когда движение по данному участку было официально открыто.

Железнодорожная сеть Беларуси по состоянию на 1913 год занимала одно из первых мест в Российской империи: насыщенность страны железнодорожными магистралями была 25,1 версты (26,78 км) на 1000 верст (1066,8 км) территории. Белорусские губернии составляли всего лишь 1 процент территории государства, но здесь проходила десятая часть всей имперской железнодорожной сети. Благодаря железным дорогам развивались города, промышленность, сельское хозяйство. Вот уже 160 лет железная дорога покорно провозит не только товары экономической и культурной важности, но и человеческие жизни с их неповторимой историей. Для того, чтобы понять, сколько подвигов было совершено работниками железной дороги, каким изменениям подверглась вся железнодорожная система за этот долгий период, необходимо углубиться в историю и вспомнить ключевые моменты на пути становления сегодняшней, знакомой нам Белорусской железной дороги.

Годы первой мировой

Обострение противоречий между тройственным союзом и Антантой за колонии, рынки сбыта товаров, источники сырья и сферы влияния привело к Первой мировой войне. Начиная с 19 июля (1 августа) 1914 года вся деятельность железнодорожного транспорта в Беларуси вынужденно подчинялась интересам ведения войны. В течение этого периода значительная часть Беларуси была оккупирована, что не могло не повлиять на функционирование железной дороги. Так, к январю 1916 года неприятелем было отобрано 1129 км железных дорог Беларуси. Существенной проблемой являлась также перевозка беженцев – они занимали 25% всего товарного парка. Путем проведения совещаний, принятия мер по увеличению пропускной и провозной способностей железных дорог, повышению их эксплуатационных возможностей многие из возникающих проблем были частично решены. Однако политические и экономические прогнозы в данный период нельзя было назвать оптимистичными. Это повлекло за собой введение множества новых

названий, учреждений и выдающихся должностных лиц, борющихся за благополучие своей Родины.

После освобождения Беларуси от немецких оккупантов в конце 1918 года перед Советским правительством встали огромные задачи по восстановлению железнодорожного транспорта. В тяжелых условиях суровой зимы 1918-1919 гг. при недостатке материалов и инструментов, продовольствия и предметов потребления повсеместно развернулись большие восстановительные работы. Неоценимый вклад был внесен посредством народной инициативы: активно организовывались коммунистические субботники, на которых граждане бесплатно занимались ремонтными работами. Советское правительство приняло ряд важнейших решений для того, чтобы восстановить работу железнодорожной отрасли. В результате всех принятых мер железнодорожный транспорт на освобожденной территории начал действовать.

В процессе организационно-хозяйственной деятельности по укреплению дорог происходило также укрепление материально-технической базы на железной дороге. Работы по восстановлению были закончены уже в 1920 году благодаря кропотливому упорному труду железнодорожников и местных добровольцев. Стоит отметить, что восстановительные работы включали в себя также строительство новых путей сообщения. За достаточно короткий срок было открыто движение поездов на всех участках.

Несмотря на огромные трудности, скооперированный процесс восстановления железнодорожного транспорта стал сказываться на улучшении качественных показателей работы железных дорог Беларуси.

В результате всех трагических событий, произошедших в этот период, были ликвидированы лучшие инженерно-технические кадры железных дорог, руководители многих станций, депо и других предприятий транспорта. Можно только искренне восхищаться терпению, мужеству, самоотверженностью железнодорожников, которые, работая в такой напряженной обстановке, в условиях материальной нужды, находили в себе силы бороться за справедливость и работать на благо своей страны.

Период Великой Отечественной Войны

На рассвете 22 июня 1941 года гитлеровская Германия вероломно напала на Советский Союз. Началась Великая Отечественная война.

В самом начале своих действий оккупанты намеревались разрушить все укрепления и коммуникации, в первую очередь – железнодорожные. В плане «Барбаросса» указывалось: «Русские железные дороги и пути сообщения в зависимости от их значения для операции должны перерезаться или выводиться из строя». Поэтому, пользуясь внезапностью нападения, авиация врага в первые же часы обрушила удары на крупные узлы, станции, мосты, другие важные объекты приграничных железных дорог.

Сложнейшие задачи встали в первые часы войны перед руководителями Народного комиссариата путей сообщения (НКПС), железных дорог и подразделений, перед всеми железнодорожниками.

В НКПС срочно были рассмотрены вопросы организации работы в военных условиях. Уже 23 июня 1941 года был подписан приказ Наркома о введении с 18.00 24 июня на 44-х дорогах сети воинского графика движения поездов. Воинский график движения поездов в отличие от графика мирного времени был параллельным. Это значит, что время хода по перегонам и стоянки на станциях по техническим нуждам поездов разной категории устанавливалось одинаковым. Такой график исключал обгон одних поездов другими, что позволило предусмотреть пропуск максимального количества поездов.

Основной задачей железнодорожников было организовать эвакуацию населения и материальных ценностей на восток, а также обеспечить беспереывное обеспечение всем необходимым линии фронта.

Труженики железных дорог наряду с выполнением заданий по обеспечению первоочередных перевозок вступали с оружием в руках в смертельную схватку с наступающим вооруженным врагом. В первый день войны в Бресте создалась тяжелейшая обстановка: на станциях Брест-Центральный и Брест-Восточный рвались снаряды, вражеские солдаты перебежками пробирались к вокзалу, а железнодорожники пытались вывезти из Бреста локомотивы и вагоны. Первыми на вокзал прибыли начальник отделения Л.Д.Елин, начальник дистанции сигнализации и связи М.Мартыненко, диспетчеры А.Шиков, П.Ширков. Свободные от работы железнодорожники в оперативном пункте милиции получали оружие, боеприпасы и вступали в бой, забаррикадивав вокзал.

Яркой страницей в историю войны вошла оборона Гомеля. Уже в августе 1941 года был создан полк народного ополчения, в который влилось большое количество железнодорожников. В полку было 160 бойцов, среди них машинисты паровозов Д.Т.Слесарев, И.М.Гладенко, А.Н.Щегольков. Комиссаром 2-го батальона этого полка был назначен директор железнодорожного техникума Н.Н.Кунцевич. В течение 3-х суток батальон сдерживал атаки противника, давая возможность выполнять задания по эвакуации перевозкам, а в ночь на 29 августа последние защитники ушли за реку Сож, подорвав за собой переправу. Кроме того, в Гомеле, Жлобине, как и на других железнодорожных узлах Беларуси, были созданы истребительные батальоны по борьбе с диверсантами. В одном из батальонов Железнодорожного района Гомеля было 360 железнодорожников. Беспереывные многочисленные бомбежки значительно затрудняли работу станций и узлов по формированию и пропуску поездов, приводили к немалым разрушениям и потерям. Особенно жесточайшим бомбежкам подверглись станции Минск, Орша, Витебск, Гомель.

Несмотря на все это, отважные железнодорожники не подчинялись панике, они беспереывно работали над устранением повреждений и делали все возможное, чтобы движение поездов не прекращалось.

Было вывезено 109 крупных предприятий, материальные ценности, 9 крупных торговых баз, более 5 тыс. вагонов готовой продукции, сырья,

полуфабрикатов. В тыл было отправлено оборудование железнодорожных узлов Минска, Орши, Витебска, Могилева, Жлобина, Гомеля и других.

Технические знания личного состава совершенствовались в практической работе. Более опытные работники повышали квалификацию молодых прямо «на ходу поезда». Участники тех событий вспоминают: случаев нарушений трудовой и технологической дисциплины почти не было, правила технической эксплуатации выполнялись четко, в колоннах не было ни крушений, ни аварий, ни проездов на запрещающие показания сигналов. Брак в работе в виде порчи паровозов или схода с рельс подвижного состава был редким явлением. Все эти факты вызывают чувство гордости за профессиональных тружеников нашей Родины.

На железных дорогах тыла, где честно работали многие служители Беларуси, главная тяжесть по обеспечению работы транспорта легла на плечи женщин, так как многие мужчины ушли защищать Родину или были направлены на комплектование спецформирований НКПС. Даже кочегарами паровозов были женщины, которым не всегда исполнилось 18 лет.

Профсоюзные организации повысили внимание к условиям труда и быта железнодорожников. При профкомах были созданы комиссии, которые контролировали правильность выдачи продуктовых карточек и заборных книг, проверяли работу торговой сети и подсобных предприятий. Огородные комиссии профкомов оказывали помощь в выделении рабочим земельных участков, обеспечении посадочным материалом. Особое внимание профкомы уделяли лечению и отдыху работников без отрыва от производства в санаториях. При этом одна треть путевок выдавалась бесплатно. При каждой профсоюзной организации создавались бытовые бригады по оказанию помощи защитникам Родины, а летом 1944 года повсеместно был проведен месячник помощи семьям фронтовиков.

Железнодорожники Беларуси в этих условиях проявили огромное мужество в схватке с врагом. Они в короткое время обеспечили эвакуацию в тыл 1,5 млн человек, не считая рабочих и служащих, эвакуировавшихся со своими предприятиями, демонстрировали свой профессионализм на восстановительных работах, на протяжении 4-х лет действовали слаженно и организованно. Можно с уверенностью говорить, что они внесли значительный вклад в освобождение Беларуси от немецко-фашистских захватчиков.

Период восстановления после Великой Отечественной Войны

Уже с первых дней освобождения территории Беларуси от немецко-фашистских захватчиков с восточного направления началось восстановление народного хозяйства. В законодательстве СССР был закреплен отдельным разделом порядок восстановления непосредственно железнодорожной отрасли.

После освобождения всех районов Беларуси от оккупантов объемы строительно-восстановительных работ возросли, в том числе и на транспорте.

Задачи окончательного возрождения транспортного хозяйства возлагались на специально для этих целей созданные управления строительно-восстановительных работ.

Для восстановления дорог активно привлекалась массовая добровольная помощь местного населения. Все восстанавливалось по новым, усовершенствованным проектам.

Наряду с этими мероприятиями в транспортные организации, в том числе железнодорожную шел набор новых кадров. Правительство республики активно содействовало железнодорожникам в укреплении их кадровой и производственной базы.

В результате приложенных совместно усилий в 1945 году сеть эксплуатационных путей в Беларуси увеличилась на сотни километров, поднялась провозная и пропускная способность железных дорог, при условии, что их техническая оснащенность отставала от той, что была в 1940 году: было немало дефектных шпал, не хватало противоугонов и других необходимых приспособлений. Также стоит отметить появление новых объектов, которых не было до начала войны.

Презентабельный вид приобрели все железнодорожные вокзалы Беларуси. К примеру, реконструкция Минского железнодорожного вокзала производилась по проекту архитектора Л.С. Абрамова. Также своим привлекательным внешним видом отличались вокзалы Бреста, Гомеля. Барановичей и другие.

На первую послевоенную пятилетку приходятся и первые послевоенные выпуски в Оршанском, Гродненском, Брест-Литовском и Гомельском железнодорожных техникумах, которые готовили техников по многим специальностям. Всего за пятилетку в трудовые коллективы дорог Беларуси прибыли более 2800 дипломированных специалистов.

Немалый вклад в развитие железной дороги и положение дел на местах вносили начальники отделений дорог.

На основе совершенствования способов формирования поездов, роста технической вооруженности диспетчерских служб, повышения квалификации кадров и других мер, широко проводимых на дорогах республики, были достигнуты высокие показатели, характеризующие движение поездов.

Вместе с тем в рассматриваемые годы произошли некоторые изменения в структуре пассажирооборота. По сравнению с довоенным периодом значительно возрос удельный вес перевозок пассажиров в прямом сообщении и относительно сократился пассажирооборот в пригородном сообщении. С одной стороны, это означает, что возросло значение железных дорог, пролегающих по территории республики, как транзитных, а с другой — свидетельствует о том, что расширились связи населения Беларуси с населением других союзных республик. Определенную роль в росте пассажирооборота играло, конечно, и то, что усилились связи и расширилось общение граждан нашей страны с гражданами зарубежных стран.

В итоге к концу пятилетки более полно стали удовлетворяться запросы населения Беларуси в пассажирских перевозках. Если в 1945 году железные дороги обслужили 12 миллионов человек, то в 1950-м – 22 миллиона.

Наше время

Сегодня Белорусская железная дорога – это все тот же сплоченный, коллектив, состоящий из доблестных сотрудников, по-настоящему знающих свое дело. Однако время идет, наука не стоит на месте и на сегодняшний день большое значение для деятельности железнодорожной отрасли играют информационные технологии. Многие операции приобрели автоматизированный характер и это уже не кажется фантастикой, в 21 веке это можно считать базовой вещью. Для того, чтобы купить проездной билет, теперь необязательно толпиться в очереди на вокзале, достаточно просто зайти в приложение и оформить его дистанционно.

С момента создания первой железной дороги прошло 160 лет, однако железная дорога нацелена на выполнение, по сути, тех же задач, что и в начале ее создания. Основные из них – международная связь, экономическое и культурное развитие государства. С появлением электропоездов данные задачи выполняются в ускоренном темпе.

Эпидемиологическая ситуация в мире наряду с влиянием внешнеэкономических и политических факторов требуют принятия оперативных и зачастую нестандартных решений, с чем железнодорожники успешно справляются.

За 2020 г. объем перевозок Белорусской железной дороги упал на 14,1%, грузооборот – на 12%, но, тем не менее, данным видом транспорта воспользовались 60 млн пассажиров, что составляет 20,3% от общего количества пассажиров, перевезенного всеми видами транспорта.

Существующая сеть БелЖД обеспечивает перевозки пассажиров в международном, межрегиональном, региональном и городском сообщениях. Наибольший удельный вес – выше 70% – приходится на железнодорожный транспорт регионального сообщения.

Грузооборот железнодорожного транспорта в прошедшем году составил 34% в общем объеме грузооборота всех видов транспорта.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей БелЖД на 1 января 2021 г. составила 5474,1 км, а их густота достигла 26,4 км на 1000 кв. км территории. При этом протяженность электрифицированных участков составила 1268 км. Таким образом, «под током» – каждый пятый километр железнодорожных путей Белорусской железной дороги.

Нельзя оставлять без внимания государственную программу «Транспортный комплекс» на 2021-2025 годы, утвержденную Советом Министров. Один из ее секторов отведен непосредственно железнодорожному транспорту.

В первый год реализации подпрограммы «Железнодорожный транспорт» Государственной программы «Транспортный комплекс»

коллектив дороги выполнил все целевые ориентиры, установленные на этот период. Реализован ряд инфраструктурных проектов, продолжилось обновление подвижного состава, развитие информационных технологий. Некоторые из показателей оказались даже перевыполнены.

Например, в 2021 году грузооборот при задании 101,0% составил 104,9%, пассажирооборот при задании 105,5% составил 119,9 %, экспорт транспортных услуг при задании 103,0% оценивается на уровне 109,8% к 2020 году соответственно.

В 2021 году также выполнены все показатели прогноза социально-экономического развития, доведенные Минтрансом. Объем перевозок грузов за 2021 год составил 128,6 млн тонн или 102,9% к 2020 году. Грузооборот вырос и составил 44,5 млрд тонно-километров. Рост грузооборота обеспечен за счет наращивания объемов в вывозе и транзитном сообщении. Это во многом связано с началом эпидемиологической ситуации в 2020 году и с необходимостью оперативно приспосабливаться к новым условиям.

По итогам работы за 2021 год достигнуты новые точки роста объемов контейнерных перевозок. В текущем году перед контейнерным бизнес-блоком стоят новые задачи по повышению уровня контейнеризации погрузки продукции Белорусских предприятий при поставках на внешние рынки сбыта и обеспечению развития внутриреспубликанских перевозок.

Важнейшим бизнес-блоком дороги являются пассажирские перевозки. За прошедший год перевезено 61,4 млн человек, что составило 102,4% к 2020 году. Выполнение пассажирооборота сложилось на уровне 120,0% к 2020 году или 4,5 млрд пассажиро-километров. Рост обеспечен в международном (в 3,4 раза) и межрегиональном (на 25%) сообщениях.

Основной вектор деятельности пассажирского комплекса в 2021 году был направлен на развитие клиентоориентированного подхода к обслуживанию пассажиров за счет повышения доступности и качества предоставляемых услуг, комфорта и безопасности, повышения скоростей движения поездов, развития системы информационного обеспечения пассажиров.

Несмотря на складывающуюся эпидемиологическую ситуацию, организация пассажирских перевозок носила позитивный динамичный характер. Приняты меры по возобновлению международных транспортных связей регионов республики в сообщении с Москвой, Санкт-Петербургом, Адлером, Калининградом и Мурманском, реализован успешный двусторонний проект дневного скоростного сообщения между Минском и Москвой.

Усиление транспортных связей регионов республики обеспечено за счет формирования узнаваемой логистической схемы обслуживания пассажиров поездами сегмента бизнес-класса. Организовано курсирование трех пар поездов этой категории в сообщении Минск – Могилев, введен новый маршрут Минск – Пинск. С декабря 2021 года в регулярном сообщении по маршруту Калининичи – Светлогорск – Жлобин – Минск курсируют поезда региональных линий бизнес-класса на электрической тяге.

В целях повышения качества обслуживания потребителей продолжалась активная работа по развитию каналов самообслуживания для оформления проездных документов как в пунктах их продажи, так и через сеть Интернет. За 2021 год с использованием электронных сервисов на поезда с нумерованными местами было оформлено более 3,7 млн электронных проездных документов. Доля электронных проездных документов составила 42,3%. В дальнейшем планируется продолжать эту работу.

В результате проделанной за 2021 год работы доля электрифицированных железнодорожных путей составила 25% от всей протяженности железнодорожных путей Белорусской железной дороги.

Начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов призвал коллектив дороги в 2022 году обеспечить безусловное выполнение доведенных объемных показателей работы, а также принять исчерпывающие меры в части повышения эффективности использования основных фондов, трудовых, материальных и финансовых ресурсов, оптимизации затрат, роста производительности труда, соблюдения финансовой дисциплины.

Выступая перед участниками технико-экономического совета Белорусской железной дороги, Министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексей Авраменко отметил, что в докладах были четко расставлены акценты и обозначены задачи, которые надо решать Белорусской железной дороге по выполнению доведенных показателей, развитию инфраструктуры, обновлению подвижного состава и обеспечению финансовой устойчивости.

Министр акцентировал внимание на продолжении дальнейшей работы по созданию нормативно-правовой базы, регулирующей организацию перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в городском и региональном сообщении экономкласса, на основании государственного заказа.

Белорусская железная дорога в лице ее ответственных сотрудников беспрекословно служит своей Родине вот уже 160 лет. Она сплачивает народы, содействует развитию государства, точность прибытия поездов в соответствии с расписанием можно сравнивать со швейцарскими часами. Это удобный, незаменимый вид транспорта, доступный каждому. И мы уверены – это только начало длинного пути!