

■ ДИСКУСІЇ

УДК: 351.81: 625.1/. 5 (477) “1943/1950”

МЕТОДИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ В ПЕРІОД ЙОГО ВІДБУДОВИ (1943-1950-ті рр.) ©

І.В. МАЗИЛО,
кандидат історичних наук,
доцент кафедри історії
україни та філософії,
Вінницький національний
аграрний університет
(м. Вінниця)

У статті розглянуто характерні методи керівництва залізничним транспортом України у роки Другої світової війни періоду відбудови.

Проілюстровано, як функціонувала тогочасна командно- адміністративна система на залізничному транспорті, які методи і прийоми використовував апарат управління залізницями для організації відбудови зруйнованого ворогом транспортного господарства для забезпечення, у першу чергу, військових і цивільних перевезень, вирішення соціальних проблем залізничників й членів їхніх родин.

Виявлені особливості в управлінні залізничним транспортом, що є характерними лише для радянської бюрократичної системи: це – наявність двох центрів управління: господарського і партійно-політичного. По одній лінії відбувалось матеріальне і фінансове забезпечення, по іншій – спрацьовував директивно-мобілізаційний ресурс. Особливістю була й відсутність республіканського міністерства як єдиного центру прийняття рішень, що не могло не позначитися на роботі транспорту.

Проаналізовані окремі важелі економічного впливу на процеси відбудови і роботи транспорту; державні й відомчі рішення щодо структурних і організаційних перетворень на залізничному транспорті України того часу.

Ключові слова: методи управління, залізничний транспорт, відбудова, адміністративно-мобілізаційні методи, економічні важелі.

Літ. 15.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт був і залишається зараз основним засобом господарських і пасажирських перевезень в Україні. У роки Другої світової війни радянські, а з жовтня 1943 р. окремі Українські фронти, потребували своєчасної доставки пального, озброєння і боеприпасів, продовольства з тилкових районів колишнього СРСР. Водні артерії перетинали територію республіки з півночі на південь. Річковий транспорт сповна не можливо було залучити як до військових, так і народногосподарських перевезень. Крім того, він дуже постраждав від окупантів. Тому залізниці України в ті роки стали чи не єдиною “судинною системою”, яка сполучала фронт з тилом. Від їхньої роботи залежали і темпи відбудови народного господарства у визволених районах.

© **І.В. МАЗИЛО, 2018**

Відродження потребувала й сама залізниця. Масштаб робіт у ті роки був гігантський, проводити їх треба було швидко. Тому вивчення управлінських рішень є на часі, адже на сьогодні бракує досліджень, спрямованих на аналіз системи управління загалом і залізничним транспортом зокрема в ті буремні роки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Для вивчення проблеми істотне значення мають праці українських істориків І.В. Ветрова і О.Є. Лисенка [1], російських – Ю.Д. Дьякова [2], Г.А. Куманева [3]. Дослідники намагалися з'ясувати особливості управління залізничним транспортом у роки відбудови лише під кутом зору відновлення економіки. Економічні аспекти управління залізничним транспортом відображені у працях Г.Я. Мозолевича, Ю.І. Мискіна, О.А. Шиби та інших.

Формулювання цілей статті. Метою цієї статті є виявлення ефективних методів управління транспортною системою України через аналіз відбудовчого процесу на залізничному транспорті, визначення досвіду поєднання командно-адміністративних методів керівництва з економічними.

Виклад основного матеріалу дослідження. У передвоєнний період залізничним транспортом забезпечувалося 95% усіх перевезень на території України. В УРСР діяло дев'ять залізниць – Вінницька, Ковельська, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна, Південно-Донецька, Північно-Донецька й Сталінська. Довжина шляхів сягала 20102 кілометри [5, с.146]. На них були зайняті 348 тис працівників [6, с.661].

Вінницьку магістраль виділили зі складу Південно-Західної дороги у 1940 році. Вона, як окремий об'єкт господарювання, функціонувала до 1953 р., помітно впливаючи на економічне становище й повсякденне життя мешканців регіону [7, с.98].

Варто зауважити, що на початку існування Вінницької магістралі господарство дороги у технічному відношенні було недостатньо розвинуте через його тупиковість до 1939-1940 років. Вже у ці роки залізниці Галичини і Буковини долучили до транспортної системи УРСР, й Вінницька магістраль перестала бути такою [8, с.71].

Деякому збільшенню перевезень мала сприяти новозбудована лінія Вапнярка-Ямпіль-Могилів-Подільський, спорудження якої розпочалося у 1940 році [9, с.71].

У 1941-1945 рр. транспорт став основним ланцюгом зв'язку між фронтом і тилом. Великий масштаб бойових дій, віддаленість фронту від тилу за відсутності розвинутої мережі шосейних доріг ставили залізничний транспорт у розряд важливих факторів успішного наступу Червоної армії.

Під час відступу радянських військ з території України у 1941-1942 рр. значна частина залізничного майна була виведена з ладу, багато рухомого складу, обладнання евакуювали в тилі райони тодішнього СРСР. Німецька окупаційна адміністрація відновила функціонування 15740 кілометрів залізничних колій. Але, коли гітлерівці відступали, то нищили все, що могли. Сума збитків залізничному господарству України становила понад 10 млрд крб [6, с. 668].

Битва за Україну тривала з грудня 1942 по жовтень 1943 рр. – 680 днів йшли бої. Було здійснено 1 оборонну, 11 стратегічних і 23 фронтові операції. Масштаб військових дій вимагав перебазування великої кількості вантажів. За свідченням колишнього наркома шляхів сполучення І. В. Ковальова, "...у складі 1,2,3, і 4 Українських фронтів перебувало до п'яти-шести і більше армій. Перебазування кожної потребувало від 60 до 200 ешелонів по 50 вагонів в кожному" [4, с.261]. Тому відновлювати роботу залізниці довелося швидкими темпами у надзвичайно стислі строки.

Війна внесла свої корективи у відбудовчі процеси, практику перевезення вантажів й методи управління у відповідності до ситуації воєнного часу. Тому природно, як на той час, що на виконання цих завдань мала спрацювати... “ комуністична адміністративно-командна система керування економікою, яка в умовах війни виявилася більш пристосованою до управління справами перебудови життя країни на військовий лад тому, що у самій системі було багато спільного з військовими методами управління” [2, с. 370]. Центральні й місцеві органи влади вдавалися до директивних методів управління залізничною галуззю. Державний Комітет Оборони третього січня 1942 р. прийняв постанову “Про відбудову залізничних шляхів” [10, с. 123]. Роботи мали відбуватися у три етапи: перша черга – прокладання головних колій, відбудова мостів і мінімальної кількості колій на станціях і вузлах, відновлення тимчасового зв’язку й енергозбереження; друга черга – відновлення необхідного залізничного та енергетичного господарства для забезпечення не менше, ніж 8-12 поїздів на добу; третя черга – повне відновлення залізниць і доведення їхньої пропускної спроможності до початкової [1, с.102].

Залучення усіх сил і засобів на відновлення, перш за все, залізничних колій у Європейській частині СРСР, передбачала програма РНК СРСР і ЦК ВКП /б/ від 21 серпня 1943 року [11, с. 209].

У свою чергу, Раднарком УРСР і ЦК КП /б/ У прийняли постанову “Про заходи з відбудови залізничних і шосейних доріг на території УРСР” [10, с.123].

Обсяги відновлювальних робіт на залізниці виявилися настільки великими, що власними силами їх важко було виконати. Тому 20 січня 1943 р. РНК СРСР і ЦК ВКП /б/ направили листа секретарям обкомів, крайкомів і ЦК компартій союзних республік, облвиконкомам “Про надання допомоги залізничним дорогам”, в якому “закликали трудящих до активної участі у відновленні залізничного транспорту й тим самим надання допомоги Червоній армії з метою остаточного знищення німецько-фашистських окупантів і відновлення всього народного господарства” [10, с.126].

Такі підходи характерні, переважно, для періоду відбудови першої черги залізниць. Тому практикували трудові мобілізації місцевого населення.

На працівників залізниць поширювалися і надзвичайні методи управління.

У відповідності до воєнного стану, вищі органи влади СРСР вдалися до надзвичайних методів адміністрування, прийнявши Указ Президії Верховної Ради СРСР від 15 квітня 1943 р. “Про введення військового стану на усіх залізничних дорогах”. Згідно з цим документом, усі працюючі на залізничному транспорті вважалися мобілізованими на період війни й отримували відстрочку від мобілізації на фронт. А постановою РНК СРСР від 25 квітня 1943 р. був введений у дію новий дисциплінарний Статут робітників й службовців на залізничному транспорті, яким запроваджувалася військова дисципліна на усіх магістралях. Недбале ставлення до роботи каралося дисциплінарним покаранням [6, с.674]. Так токарь паровозного депо Волноваха Південно-Донецької залізниці М. Томський 1 січня 1944 р. вийшов на роботу в нетверезому стані. Пропрацювавши дві години, самовільно залишив робоче місце. Перебував удома 4 години, згодом знову прийшов на виробництво, але до роботи так і не взявся. Прокуратура порушила справу, а військовий трибунал залізниці позбавив його волі строком на 5 років з перебуванням у військово- трудових таборах [6, с. 675].

З метою подальшого зміцнення єдиноначальності ЦК ВКП/б/ 31 травня 1943 р. прийняв рішення ліквідувати політвідділи на залізничному транспорті [6, с. 675].

Втім навіть концентрація владних повноважень сповна не забезпечувала чітке виконання директив, наказів і відомчих розпоряджень. Так керівник спеціальної відомчої інспекції при начальнику Південно-Західної дороги протягом серпня 1945-січня 1946 рр. інформував начальника групи контролю при НКШС, що з метою покращення справи перевірки виконання наказів працівникам дороги було запропоновано провести такі заходи: 1) підпорядкувати начальника групи контролю безпосередньо центральній групі контролю НКШС, що зробить її членів незалежними від керівництва залізниці; 2) передбачити щомісячну перевірку виконання не більше двох наказів з тим, аби була можливість глибоко і всебічно забезпечити перевірку кожного наказу (існуюча система великої кількості завдань заважала глибоко перевіряти хід виконання постанов і наказів); 3) відновити посаду заступника начальника контрольно-інспекторської групи, ліквідовану керівництвом дороги, а також ввести вакансію двох штатних інспекторів на вирішальних ділянках дороги [12, с. 21].

До директивних, у поєднанні з економічними методами, можна віднести й відродження планових заходів організації роботи залізниць ще під час війни. Як стверджував колишній нарком шляхів сполучення СРСР І. В. Ковальов, “першою галуззю народного господарства, для якої ще до закінчення Великої Вітчизняної війни був складений трирічний план капітальної відбудови в зруйнованих районах, став залізничний транспорт” [4, с.429]. Подібний метод набув поширення в мирні роки. Тому є підтвердження – комплексний документ “План відновлення і розвитку Вінницької залізниці на 1946-1950-ті рр.”, за яким передбачалася не тільки відбудова залізниці, а й подальший її розвиток. Виразно визначено і соціальну спрямованість робіт. Ставилося завдання одночасно із відновленням виробничого потенціалу покращити житлово-побутове становище залізничників і членів їхніх родин, оскільки на той час на магістралі працювали 23 тис. осіб [13, арк. 2, 25].

Намір утворити Закарпатську залізницю був спробою адміністративним шляхом, у поєднанні з економічними важелями впливу, вирішити окремі економічні, регіональні й національні проблеми на звільненій у жовтні 1944 р. території Закарпатської України. Продиктовано це було й інтеграційними процесами, входженням цих земель до складу УРСР. На території краю діяла залізнична мережа протяжністю 653 км. У 1944-1945 рр. на залізниці працювало 3376 осіб, серед яких – 1125 українців, 1338 – росіян, 597 – словаків та ін. [6, с.680].

Матеріально-побутові умови робітників були досить складними. Серед головних негативних чинників найдошкульнішою стала відсутність централізованого постачання продуктів харчування і спецодягу. Високі ціни на предмети першої необхідності негативно вплинули на настрої працівників. Ці та інші обставини ускладнювали роботу на залізницях краю.

Керівництво республіки, врахувавши економічний стан, етнографічні особливості регіону, слабку технічну оснащеність, відсталість і запущеність залізничного господарства, вирішило надати допомогу мешканцям краю шляхом створення Закарпатської залізниці. На ім'я Й. Сталіна надійшли доповідні записки і проект постанови ДКО, в яких визначалися межі залізниці та перелік необхідних підготовчих робіт, які потрібно провести до 1 листопада 1945 р. До складу залізниці мали увійти 800 км широкої колії та 140 км – вузької. Крім низинних ліній, ще й гірські, загальною довжиною 1740 км. Управління дороги мало перебувати в м. Станіслав (нині Івано-Франківськ), у приміщенні колишньої дирекції Польських залізниць [6, с.680].

Планували допомогу місцевому населенню через його промтоварне і продовольче забезпечення, виділення житла для службовців магістралі. Однак цей проект не був реалізований [6, с.680].

У 1945-1946 рр. Україна переходила на мирні рейки. Наприкінці 1945 р. були утворені залізничні округи, які проіснували до середини 1953 р. У вересні 1946 р. у межах округів створили відділення, що мали забезпечити оперативність вирішення виробничих питань. На Вінницькій магістралі утворили відділення: Козятинське, Гречанівське, Гайворонське, Жмеринське, Шепетівське, в розпорядженні яких знаходилися усі підприємства і рухомий склад [14, с.131-132]. Продиктовано це ще було й економічними інтересами суб'єктів господарювання на території Вінницької і Хмельницької областей, адже в післявоєнний період почався ріст обсягів промислового і сільськогосподарського виробництва [7, с.146].

Процес відбудови і налагодження роботи транспорту спонукав керівництво НКШС відмовитися від надзвичайних методів управління. Було заплановано у 1947 р. перейти на нормальний режим роботи, встановивши термін переходу для окремих груп доріг, як от Вінницької – 15 серпня 1947 р. [15, арк.14]. Та кількість понаднормових робіт ще деякий час залишалася великою.

У воєнний час державні органи управління вдавалися не лише до адміністративних методів управління, а й використовували економічні важелі впливу на залізничне господарство.

На цьому наголошував тодішній голова Держплану СРСР А. Вознесенський у доповіді на сесії Верховної ради СРСР “Про основні напрямки відбудови і розвитку народного господарства в 4-й п'ятирічці”, зокрема: “У першу чергу потрібно зайнятися відбудовою й розвитком важкої промисловості і залізничного транспорту... Такі завдання потребують підвищення ролі економічних важелів в організації виробництва і розподілу, якими є: ціна, гроші, кредит, прибуток, премія” [16, с. 292]. За новими показниками п'ятирічного плану залізничний транспорт отримав кошти для подальшої відбудови.

Вжиті заходи дали результат. Відобразилося це і на наслідках господарської діяльності Вінницької залізниці. У 1949 р. дорога стала рентабельною, значно знизилась собівартість перевезень. Так робітники депо Жмеринки отримали надплановий прибуток 890 тис. крб, Шепетівки – 713 тис. [7, с.153].

Рентабельність господарської діяльності залізниці у подальшому дала можливість грошовими преміями стимулювати продуктивність праці залізничників. За високу якість ремонту вагонів у 1950 р. працівникам вузла Козятин із спеціального фонду виділили 26 780 і 86 479 крб. За своєчасну відправку ешелонів до пункту призначення – 3 765 крб; за перевиконання плану ремонту вагонів – 47 086 крб; за високу якість безвідчипного ремонту вагонів та безаварійний рух до місця призначення – 196 794 крб; за якісний ремонт устаткування та недопущення простою і своєчасну подачу кисню – 12 978 крб. У цілому, преміальні склали 3 млн 748 тис. крб [17, с.467].

Варто відзначити ще одну особливість тогочасної практики управління транспортною галуззю республіки: “керування з двох центрів – партійного і державного... В номенклатурі ЦК ВКП /б/, ЦК КП /б/ У та обкомів партії були сформовані транспортні відділи, до компетенції яких належали всі питання, пов'язані з функціонуванням усіх видів транспорту. Партійний апарат діяв звичними методами..., основними з яких були засоби бюрократичного адміністрування” [1, с.159,160,165].

Можливо подібна практика господарського розв'язання проблем відбудови народного господарства... диктувалася обмеженими матеріально- фінансовими ресурсами для заохочення трудящих [1, с.163] або перевіреною роками методикою управління в СРСР.

Висновки. Залізничники України в роки минулої війни здійснили величезні обсяги фронтних, господарських і пасажирських перевезень, провели гігантські за масштабами відбудовчі роботи. Досягнуто це було шляхом виснажливої праці залізничників з використанням тогочасних позаекономічних і економічних важелів та методів управління галуззю.

Список використаних джерел

1. Ветров І.Г., Лисенко О.Є., Шелейко Т.В. Донбас 1943-1950 років: відновлення промислової і транспортної інфраструктури / І.Г.Ветров. – Київ: Інститут історії України, 2016. – 324 с.
2. Дьяков Ю.Л. Развитие транспортно-дорожной сети СССР в 1941-1945 гг. / Ю.Л.Дьяков. – Москва: Институт российской истории РАН, 1997. – 416 с.
3. Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941-1945 /А.Г.Куманев. – Москва: Наука, 1988. – 367 с.
4. Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.) / И.В.Ковалев. – Москва: Наука, 1981. – 479 с.
5. Данилюк М., Панчук М. На службі фронту і тилу / М.Данилюк, М. Панчук. – Київ: Наукова думка, 1974. – 112 с.
6. Україна в другій світовій війні погляд з ХХІ ст. Книга друга / Редактор В.А.Смолій. – Київ: Наукова думка, 2011. – 941 с.
7. Столичная магистраль Украины / Под редакцией П.Ф.Кривоноса. – Киев: Киевская типография, 1970. – 260 с.
8. Мазило І.В. Методи керівництва залізничним транспортом України 1944-1950-х рр. / І.В.Мазило // Вінниччина: минуле та сьогодення. Краєзнавчі дослідження. – Вінниця: ТОВ Консоль, 2013. – 581 с.
9. Мазило І.В. Подвиг залізничників Поділля в роки Великої Вітчизняної війни / І.В.Мазило // Матеріали ХІ подільські історико-краєзнавчої конференції. – Кам'янець-Подільський: Вид-во Оіюм, 2004. – 597 с.
10. Добров П.В., Есип І.М. Трудовая деятельность женщин Донбасса в годы Великой Отечественной войны (1941-1945) / П.В.Добров, И.М. Есин. – Донецк: Друк-інфо, 2000. – 239 с.
11. Стальные пути Донбасса / Редактор М.И. Гусев. – Донецк: Донбасс, 1990. – 236 с.
12. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (ЦДАВО України), ф. Р-2, оп.7, спр.7390. – 260 арк.
13. Держархів Вінницької області, ф.136, оп.23, спр.81. – 72 арк.
14. Юго-Западная железная дорога. Вчера, сегодня, завтра / Редактор Б.С.Олейник. – Киев: Транспорт Украины, 1999. – 242 с.
15. Колотов В.В. Вознесенский Н.А. / В.В. Колотов. – Москва: Политиздат, 1976. – 335 с.

Список використаних джерел у транслітерації / References

1. Vetrov I.H., Lysenko O.Ie., Sheleiko T.V. Donbas 1943-1950 rokiv: vidnovlennia promyslovoi i transportnoi infrastruktury / I.H.Vetrov. – Kyiv: Instytut istorii Ukrainy, 2016. – 324 p.

2. Diakov Yu.L. Razvytye transportno-dorozhnoi sety SSSR v 1941-1945 hh. / Yu.L.Diakov. – Moskva: Ynstytut rossyiskoi ystory RAN, 1997. – 416 p.
3. Kumanev H.A. Voyna y zheleznodorozhnyi transport SSSR 1941-1945 /A.H.Kumanev. – Moskva: Nauka, 1988. – 367 p.
4. Kovalev Y.V. Transport v Velykoi Otechestvennoi voine (1941-1945 hh.) / Y.V. Kovalev. – Moskva: Nauka, 1981. – 479 p.
5. Danyliuk M., Panchuk M. Na sluzhbi frontu i tylu / M.Danyliuk, M. Panchuk . – Kyiv: Naukova dumka, 1974. – 112 p.
6. Ukraina v druhii svitovii viini pohliad z KhKh1 st. Knyha druha / Redaktor V.A.Smolii. – Kyiv: Naukova dumka, 2011. – 941 p.
7. Stolychnaia mahystral Ukrainy / Pod redaktsyei P.F.Kryvonosa. – Kyev: Kyevskaia typhrafyia, 1970. – 260 p.
8. Mazylo I.V. Metody kerivnytstva zaliznychnym transportom Ukrainy 1944-1950-kh rr. / I.V.Mazylo // Vinnychyna: mynule ta sohodennia. Kraieznavchi doslidzhennia . – Vinnytsia: TOV Konsol, 2013. – 581 p.
9. Mazylo I.V. Podvyh zaliznychnykv Podillia v roky Velykoi Vitchyznianoï viny / I.V.Mazylo // Materialy KhI podilski istoryko-kraieznavchoi konferentsii. – Kamianets-Podilskyyi: Vyd-vo Oiium, 2004. – 597 p.
10. Dobrov P.V., Esyp Y.M. Trudovaia deiatelnost zhenshchyn Donbassa v hody Velykoi Otechestvennoi voiny (1941-1945) / P.V.Dobrov, Y.M. Esyn. – Donetsk: Druk-info, 2000. – 239 p.
11. Stalnye puty Donbassa / Redaktor M.Y. Husev. – Donetsk: Donbass, 1990. – 236 p.
12. Tsentralnyi derzhavnyi arkhiv vyshchykh orhaniv vldy ta upravlinnia Ukrainy (TsDAVO Ukrainy), f. R-2, op.7, spr.7390. – 260 ark.
13. Derzharkhiv Vinnytskoi oblasti, f.136, op.23, spr.81. – 72 ark.
14. Yuho-Zapadnaia zheleznaia doroha. Vchera, sehodnia, zavtra / Redaktor B.S.Oleinyk . – Kyev: Transport Ukrainy, 1999. – 242 s.
15. Kolotov V.V. Voznesenskiy N.A. / V.V. Kolotov. – Moskva: Politizdat, 1976. – 335 s.

ANNOTATION

METHODS OF MANAGING RAILWAY TRANSPORT IN UKRAINE DURING THE RECOVERY PERIOD (1943-1950s)

MAZYLO Ihor,
Candidate of Historical Sciences,
Associate Professor of the Department of
Ukrainian History and Philosophy,
Vinnytsia National Agrarian University
(Vinnytsia)

The article considers and analyzes the most widely used methods of managing the railway transport of Ukraine during World War II. During 1941-1945 the railway transport was the main link between the frontlines and the rear. Its operations depended on the pace of road reconstruction and the national economy in the liberated regions of Ukraine, as well as the established management practices. The scope of work was gigantic and pace hectic. Therefore, it is crucial to study management decisions in such a complex industry

as the republican railway transport. Management practices were heavily impacted by the war. The article also examines how the administrative bodies applied command-and-control management methods in railway transport. It also explores how the directive methods were combined with economic levers and planning. It analyzed the application of economic impact measures to the industry by both governmental bodies as well as industry-specific managerial agencies. The specifics of the managing the railway industry of that time are considered. The conclusion is that this situation was caused by financially limited resources and time-tested management practices in the USSR.

Keywords: Ukraine, World War II, postwar period of economic reconstruction, methods and specifics of management, railway transport.

Lit. 15.

АННОТАЦИЯ МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ УКРАИНЫ В ПЕРИОД ВОССТАНОВЛЕНИЯ (1943-1950-е гг.)

МАЗЫЛО Игорь Васильевич,
кандидат исторических наук,
доцент кафедры истории Украины и
философии,
Винницкий национальный аграрный университет
(г. Винница)

В статье рассмотрены и проанализированы характерные методы руководства железнодорожным транспортом Украины в годы Второй мировой войны.

В 1941-1945 гг. железнодорожный транспорт был основным связующим звеном между фронтом и тылом. Его работа зависела от темпов восстановления дорог и народного хозяйства в освобожденных регионах Украины и сложившейся практики управления. Масштабы работ были гигантскими и осуществлялись быстро. Поэтому изучение управленческих решений такой сложной отрасли, как железнодорожный транспорт республики является актуальным.

Война внесла существенные коррективы в практику управления. В статье также рассмотрены командно-административные методы руководства, которые применялись на железнодорожном транспорте. Исследовано, как директивные методы совмещались с экономическими рычагами и планированием.

Рассмотрено специфику управления железнодорожной отраслью того времени: руководство из двух центров власти – партийного и государственного. Проанализированы отдельные рычаги экономического воздействия на процессы восстановления и работы транспорта; государственные и ведомственные решения о структурных и организационных преобразованиях на железнодорожном транспорте Украины того времени.

Ключевые слова: Украина, Вторая мировая война, послевоенный период восстановления экономики, методы и специфика управления, железнодорожный транспорт.

Лит. 15.

Інформація про автора

МАЗИЛО Ігор Васильович – кандидат історичних наук, доцент кафедри історії України та філософії, Вінницький національний аграрний університет (21008, м. Вінниця, вул. Сонячна, 3).

MAZYLO Ihor – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of Ukrainian History and Philosophy, Vinnytsia National Agrarian University (21008, Vinnytsia, 3, Soniachna Str.)

МАЗЫЛО Игорь Васильевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории Украины и философии, Винницкий национальный государственный университет (21008, г. Винница, ул. Солнечная, 3).



УДК: 631.15:636.03

ТЕХНОЛОГІЇ СТВОРЕННЯ, РОЗВЕДЕННЯ Й ОЦІНЮВАННЯ СТАД МОЛОЧНОГО СКОТАРСТВА: АНАЛІТИЧНИЙ ОГЛЯД ©

О.А. ПЕТРИЧЕНКО,
кандидат економічних наук,
доцент кафедри аналізу
та статистики,
Вінницький національний
аграрний університет
(м. Вінниця)

Досліджено породні відмінності, основні характеристики та структуру поголів'я поширених в Україні порід великої рогатої худоби. Встановлено причини змін у селекції тварин, основи породоутворювального процесу й ведення селекційно-племінної роботи. Запропонована методологія оцінки ефективності селекційно-племінної роботи у скотарстві, що включає біометричну обробку даних продуктивності й найвпливовіших чинників селекції. З'ясовано вимоги до порід молочного напрямку продуктивності у тваринницьких комплексах з промисловими технологіями виробництва продукції. Обґрунтована важливість розведення локальних порід тварин та збереження місцевих генотипів. Проаналізовано надії корів у племінних стадах. Опрацьовано селекційно-племінні процеси технології розведення створених у господарствах високопродуктивних корів, комплектування стада та оцінювання корів за параметрами бажаного типу.

Ключові слова: технологія, порода, процес, молочне скотарство, селекція, поголів'я, продуктивність, стадо, розведення, ефективність.

Табл. 1. Рис. 1. Форм. 4. Літ. 9.

© О.А. ПЕТРИЧЕНКО, 2018