

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ / NATIONAL HISTORY

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2025.152.27>

КАДРОВАЯ ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КАК ФАКТОР
НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ

Научная статья

Конов А.А.¹, Вербицкая Т.В.^{2,*}

¹ORCID : 0000-0002-3292-1934;

²ORCID : 0000-0002-0405-2735;

¹Уральский государственный университет путей сообщения, Екатеринбург, Российская Федерация

²Государственный архив Свердловской области, Екатеринбург, Российская Федерация

* Корреспондирующий автор (aquitania-17[at]yandex.com)

Аннотация

Исследование посвящено проблеме достижения кадровой обеспеченности на железной дороге в исторической перспективе. Актуальность работы обусловлена тем, что железнодорожное сообщение является ключевым элементом обеспечения национальной безопасности в отношении осуществления перевозки важнейших для защиты суверенитета страны грузов, людей. Определено, что, несмотря на развитие транспортной коммуникации и широкого применения разных транспортных средств, значение железнодорожного транспорта не снижается, что обуславливает важность достижения его бесперебойного функционирования и возможной мобилизации ресурсов на нужды обороны страны, что невозможно без достаточной кадровой обеспеченности железнодорожного сообщения. На основании изучения событий Великой Отечественной войны продемонстрировано влияние кадровой обеспеченности на преодоление угроз национальной безопасности. В результате проведения исследования авторы приходят к выводу о необходимости поддержания кадровой обеспеченности на железнодорожном транспорте посредством постоянного совершенствования системы подготовки кадров.

Ключевые слова: мобилизация трудовых ресурсов, нужды обороны, кадровый потенциал, суверенитет государства, транспортная коммуникация, железнодорожное сообщение.

STAFFING OF RAILWAY TRANSPORT AS A FACTOR OF NATIONAL SECURITY OF THE COUNTRY

Research article

Konov A.A.¹, Verbitskaia T.V.^{2,*}

¹ORCID : 0000-0002-3292-1934;

²ORCID : 0000-0002-0405-2735;

¹Ural State Transport University, Ekaterinburg, Russian Federation

²Ural State Archives, Ekaterinburg, Russian Federation

* Corresponding author (aquitania-17[at]yandex.com)

Abstract

The study is dedicated to the problem of achieving staffing at the railway from the historical perspective. The relevance of the work is due to the fact that railway communication is a key element in ensuring national security with regard to the transport of goods and people that are essential for the defence of the country's sovereignty. It is determined that despite the development of transport communication and the wide application of different means of transport, the importance of railway transport is not reduced, which determines the importance of achieving its smooth functioning and possible mobilization of resources for the needs of the country's defence, which is impossible without sufficient staffing of railway communication. Based on the study of the events of the Great Patriotic War, the authors demonstrate the impact of staffing on overcoming threats to national security. As a result of the study, the authors conclude that it is necessary to maintain staffing levels in railway transport through continuous improvement of the personnel training system.

Keywords: mobilization of labour resources, defence needs, human resource capacity, state sovereignty, transport communication, railway connection.

Введение

Железнодорожный транспорт является основным средством перевозок (в том числе сопряженных с обеспечением нужд обороны страны), что обуславливает как быстроту роста темпов сообщения в настоящее время, так и значительную интенсификацию железнодорожного сообщения в течение ближайших пяти лет. Соответственно, возникает необходимость постоянного совершенствования транспортной инфраструктуры, однако уровень технической оснащенности должен соответствовать уровню кадровой оснащенности работников железнодорожного транспорта для того, чтобы по мере необходимости была возможна оперативная мобилизация имеющихся ресурсов на нужды обороны страны. Анализ исторических событий позволяет определить, что наличие достаточных знаний для работы с оборудованием и моральная готовность к мобилизации для того, чтобы внести свой вклад в преодоление внутренних и внешних угроз суверенитету страны позволяет устранить указанные угрозы, и тем самым кадровая обеспеченность становится фактором национальной безопасности. Именно поэтому важно установить, что представляет собой кадровая обеспеченность железнодорожного транспорта, как ее достигать для того, чтобы эффективно преодолевать внутренние и внешние неблагоприятные явления.

Национальную безопасность можно понимать, как комплексный политико-правовой институт, нацеленный на достижение состояния защищенности суверенитета народа от внутренних и внешних угроз. Комплексность данного института достигается вследствие сложности объекта защиты – суверенитета народа, применяемых инструментов (политических, экономических, социальных, духовных), материальных и нематериальных ресурсов, необходимых и достаточных для поддержания действенности совокупности мер, применяемых для защиты суверенитета народа. Отметим, что суверенитет народа как способность народа осуществлять свою власть непосредственно, а также через органы государственной власти и местного самоуправления, представляет собой сочетание элементов, таких как технологический (способность государства обеспечивать себя необходимыми и достаточными технологиями), промышленный (способность страны поддерживать экономическую и техническую независимость, сохранение контроля за основными производственными мощностями и ресурсами) и финансовый (сохранение способности государства поддерживать самодостаточность своей финансовой системы) суверенитеты.

Методы и принципы исследования

Методологической основой настоящего исследования теория «военной революции» как модель перехода от аграрного, традиционного общества к индустриальному. После Первой мировой войны на волне промышленного подъема в Западной Европе произошел прорыв в области военных технологий, который привел к трансформационным изменениям в жизни европейского общества. Трансформация характера войны вызвала потребность в новых массовых, регулярных армиях с преобладанием пехоты, артиллерии, авиации и бронетанковых войск. Новые вооруженные силы были значительно дороже и требовали огромных материальных и людских ресурсов. Поддержание боеспособности разрастающихся армий и флотов требовало бесперебойного их обеспечения всем необходимым с помощью железнодорожного транспорта. Чтобы соответствовать требованиям времени, решать сложнейшие задачи поддержания мощных вооруженных сил и военно-промышленного комплекса, требовалась сильная центральная власть с развитым бюрократическим аппаратом, способным наладить бесперебойную систему снабжения вооруженных сил всем необходимым [1, С. 148–150].

Авторы опираются также на теорию систем для определения особенностей национальной безопасности как комплексного явления и места железнодорожного сообщения в структуре национальной безопасности. Выявлено, что кадровая обеспеченность железнодорожного транспорта относится к ресурсам и инструментам защиты от угроз суверенитету государства. Мобилизация железнодорожных перевозок на нужды обороны страны невозможна без достаточной кадровой подготовки, готовности работников железнодорожного транспорта к интенсификации труда на нужды обороны страны.

К принципам исследования можно отнести системность (результаты исследования структурированы и выделены ключевые особенности системы обеспечения национальной безопасности для определения места кадровой обеспеченности железнодорожного транспорта, а также особенности системы подготовки кадров для железнодорожного транспорта) и историчность (данные обобщены в хронологической последовательности и используются для подтверждения позиции исследователей о значении кадровой обеспеченности для преодоления угроз национальной безопасности).

Метод структурно-функционального анализа позволил установить, что железнодорожные перевозки являются ключевым элементом обеспечения безопасности страны, поскольку позволяют достичь бесперебойной транспортной коммуникации, перевозки людей и грузов на нужды обороны страны, что составляет необходимое условие преодоления угроз суверенитету государства. Компаративный метод применен для определения роли, которую играет кадровая обеспеченность для преодоления внутренних и внешних кризисных явлений в исторической перспективе.

Основные результаты

Отметим, что проблема кадровой обеспеченности железнодорожного транспорта постоянно находится в поле зрения ученых (И. И. Галиева [2], С. И. Чаплинского [3], Е. А. Шишкина [4]) в том числе в исторической науке (Е. В. Бесчастных [5], И. П. Климова [6]). Однако отсутствует комплексное исследование, позволяющее определить кадровую обеспеченность железнодорожного транспорта в качестве элемента национальной безопасности страны.

Кадровая обеспеченность железнодорожного транспорта представляет собой состояние функционирования железнодорожного сообщения, при котором уровень знаний, умений, навыков и квалификации работников, занятых в обеспечении работы железнодорожной инфраструктуры позволяет в полной мере выполнять их обязанности, в том числе сопряженные с использованием имеющегося оборудования, так, чтобы указанная инфраструктура не только функционировала в полном объеме, но и была обеспечена возможность ее мобилизации для интенсификации перевозок (включая нужды обороны страны), а также внедрения нового оборудования без ущерба для работы данной инфраструктуры.

Великая Отечественная война поставила отечественный железнодорожный транспорт в крайне тяжелое положение в отношении обеспечения кадрами рабочих и инженеров. Прежде всего, это было вызвано необходимостью осуществления возрастающего объема железнодорожных перевозок в связи с широкими наступательными операциями Красной Армии и развертыванием военной экономики. Но, кроме указанной общей причины, рост потребности в новых рабочих объяснялся и другими обстоятельствами. Во-первых, необходимо было заменить работников, ушедших на военную службу. Во-вторых, большую потребность в кадрах восстановителей и эксплуатационников испытывали освобожденные участки дорог, тем более что объем восстановительных работ, развернувшихся после разгрома гитлеровцев под Москвой, непрерывно увеличивался по мере наступления советских войск. В-третьих, большое количество рабочей силы требовалось на новостройки железнодорожного транспорта. Сооружение новых железнодорожных линий не прекращалось даже в самые трудные месяцы войны. Железнодорожное строительство в 1941–1942 гг. особенно развернулось в Поволжье, на Урале и в Сибири. В годы войны проводились крупные работы по усилению выходов из Кузбасса и Караганды для освоения возросших потоков промышленной и оборонной продукции

Сибири, кузнецких и карагандинских углей, получивших особую значимость в период потери Донбасса и Криворожья. Значительное усиление получила железнодорожная сеть на Урале и выходах с Урала в связи с возросшим транзитным и местным грузопотоками, а также на Среднеазиатском направлении. В-четвертых, необходимо было возмещать естественную убыль части железнодорожников [7, С. 287].

Основное, что необходимо было для сохранения кадровой обеспеченности – это подготовка новых кадров и достижение соответствия умения, навыков и квалификации работников железнодорожного транспорта выполняемой ими функции. Каждая из таких функций отражена в профессиональном стандарте [8]. Между тем во время войны на железнодорожном транспорте произошло значительное увеличение доли женского труда, что потребовало его глубокой модернизации. На Ленинградской, Ярославской, Московско-Донбасской, Куйбышевской магистралях в 1942 г. работало от 35 до 45% женщин. Летом 1943 г. женщины составляли уже более 40% всех работников железнодорожного транспорта. По данным на 1 сентября 1944 г. на всех предприятиях и в учреждениях НКПС насчитывалось 1301,7 тыс. женщин, или 45,2% общего числа железнодорожников. По службам грузовой, пассажирской, сигнализации и связи и по профессиям стрелочников, проводников вагонов, весовщиков и телеграфистов женщины составляли к концу войны более половины работников. Война вызвала необходимость расширить применение женского труда даже в такой тяжелой профессии, как кочегар, где в мирное время женский труд почти не использовался [7, С. 282].

Чтобы повысить соответствие квалификационного уровня и навыков женского труда выполняемым на транспорте функциям, на железных дорогах СССР было развернуто массовое обучение женщин рабочим профессиям. В конце 1941 г. на предприятиях железнодорожного транспорта было начато обучение 210 тыс. женщин массовым железнодорожным профессиям. Особенно много было подготовлено женщин по профессиям стрелочников, помощников машинистов, путевых обходчиков, дежурных по станциям, электромехаников, кондукторов. Трудность заключалась в том, что на транспорт в подавляющем большинстве шли женщины, никогда ранее не работавшие на производстве и не имевшие необходимых знаний и технических навыков. К преподаванию были привлечены кадровые рабочие, инженерно-технические кадры, работники управлений дорог.

Как правило, все женщины изучали слесарное дело, чтобы в случае необходимости заменить мужчин. Многие домохозяйки в короткий срок заканчивали курсы поездных кочегаров, приобретали специальности стрелочников, кондукторов, путевых обходчиков, ремонтных рабочих и переездных сторожей. Женский труд широко использовался также на подсобных работах: погрузочно-разгрузочных, на очистке станционных путей, на заготовке шпал в лесных массивах. Силами работников пути и членов их семей только в 1943–1944 гг. на сети железных дорог перешито и восстановлено 10 тыс. км главных и станционных путей [9, С. 476]. До 300 женщин-активисток Курского узла несли круглосуточное дежурство по охране железнодорожных объектов и станционных путей, 125 женщин организовали дружину для обеспечения санитарного поста на станции Льгов-1, 50 женщин работали на очистке станционных путей. Когда потребовалось в Курском железнодорожном узле сформировать состав из пассажирских вагонов 40 домохозяйек пришли в депо и быстро выполнили их ремонт [10, С. 29].

На железнодорожный транспорт пришли многие подростки, ограниченно годные военнообязанные мужчины, инвалиды. Возвращались железнодорожники, находившиеся на пенсии. Уже в первые военные месяцы из-за нехватки кадров ведущих транспортных профессий было разрешено использовать на железных дорогах труд подростков. На 20 ноября 1941 г. из школ фабрично-заводского обучения и железнодорожных училищ было принято для работы на транспорте на должности, связанные с движением поездов, 25905 человек, в том числе помощников паровозных машинистов – 9949, кочегаров – 3755, путевых обходчиков – 4754, стрелочников – 2130. Большинство из них не достигло 18-летнего возраста. К лету 1942 г. число подростков, работавших на железных дорогах, увеличилось до 103 тыс. (что составляло 5,6% общего числа железнодорожников), к осени 1944 г. еще более возросло. Особенно велик был удельный вес подростков среди кочегаров (34,3%) и слесарей по ремонту вагонов (32,2%). Подготовка нового пополнения велась усиленными темпами по сокращенной учебной программе. В декабре 1942 г. школы ФЗО досрочно выпустили для железнодорожного транспорта 21335 молодых рабочих массовых профессий [6, С. 287].

В 1941–1942 гг. на транспорте, как и в промышленности, широко стали применяться такие эффективные методы обучения, как индивидуальное и бригадное ученичество, позволившие значительно ускорить подготовку молодых кадров и удовлетворить наиболее насущную потребность в рабочей силе. Центр тяжести в подготовке новых рабочих был перенесен на производственно-технический инструктаж в процессе работы. Как правило, речь шла о перенимании богатого опыта старых кадровиков. При всех несомненных достоинствах бригадного и индивидуального методов, главными из которых были массовость и быстрота подготовки, они все же давали рабочим лишь минимум профессиональных навыков, которые необходимо было закреплять и развивать. Серьезный же недостаток наиболее распространенного индивидуального метода обучения заключался в том, что новые рабочие не получали теоретических знаний [6, С. 291]. Впоследствии пришлось добиваться специального решения правительства о возвращении на железнодорожный транспорт части мобилизованных железнодорожников, в первую очередь машинистов и их помощников, для формирования паровозных колонн.

Уже 18 мая 1942 г. Государственный Комитет Обороны (ГКО) принял постановление о возвращении с фронта представителей ведущих профессий. 7 сентября 1942 г. появилось новое решение ГКО о прекращении призыва в армию работников Военно-эксплуатационных отделений железных дорог. А 20 января 1943 г. ЦК ВКП(б) и Совнарком СССР в специальном письме обязали местные партийные и советские организации выявлять на предприятиях промышленности и транспорта бывших железнодорожников и в декадный срок вернуть их на магистрали страны. Практическая реализация этих решений увеличила приток на железнодорожный транспорт квалифицированных опытных работников.

Частично заменили ушедших в армию железнодорожников эвакуированные из центральных и западных районов СССР транспортники. В тяжелый период массовых стратегических и эвакуационных перевозок 1941–1942 гг. они

активно помогали коллективам железных дорог Урала и Поволжья обеспечивать потребности фронта. Нужно учитывать высокую профессиональную квалификацию и практический опыт большинства эвакуированных работников. В период обороны Москвы в депо Ожерелье трудилась группа украинских железнодорожников во главе с заместителем начальника Южной дороги К.И. Даниленко. Машинисты А.И. Покусай и Н.П. Кутепов вместе с местным машинистом В.М. Моисеевым доставляли воинские эшелоны по магистрали Москва – Донбасс. Эвакуированные из Белоруссии железнодорожники Западной железной дороги во главе с Н.А. Макаровым трудились в депо имени Ильича. Машинисты В.И. Мурзич, К.Н. Мышастый, Е.М. Чухнюк и А.А. Янковский также доставляли грузы защитникам Москвы. Машинист А.Н. Степанов водил электропоезда, доставляя в Москву тружеников московских заводов [11, С. 168]. Первые колонны паровозов особого резерва также были укомплектованы бригадами, эвакуированными с дорог Украины и Белоруссии. Летом 1942 г., когда обстановка на дорогах была крайне напряженной, когда отдельные участки и даже целые направления были забиты грузами и воинскими составами, на дороги Поволжья, Урала и Сибири направили 17 колонн особого резерва с парком более 500 локомотивов. Они выправили создавшееся положение [12, С. 102–103].

Обсуждение

Кадровая обеспеченность железнодорожного транспорта включает в себя следующие элементы:

1. Морально-психологический – осознание значимости своего вклада в обеспечение нормальной работы железнодорожного транспорта; готовность взять на себя ответственность при работе в коллективе.

2. Эмоционально-волевой – готовность к мобилизации при интенсификации перевозок (в том числе на нужды обороны) или для повышения по карьерной лестнице, уровень стрессоустойчивости при возникновении внештатных ситуаций. Во время войны в короткий срок на железных дорогах тыла появились сотни подразделений локомотивщиков и других работников транспорта, работающих на основе воинской дисциплины. В тылу широко развернулось движение машинистов-тяжеловесников. Первым стал водить тяжеловесные поезда через Уральский хребет на сложном участке Челябинск – Златоуст – Кропачево машинист депо Златоуст М.И. Куприянов. На участке Курган – Челябинск – Шадринск тяжеловесные составы повели курганские машинисты во главе с И.П. Блиновым. Многие из них водили поезда по 4500-5000 тонн при норме 2100 тонн. В мае 1943 г. путевой обходчик Свердловской дистанции пути М.А. Казанцев организовал бригаду из путевых обходчиков и в свободное от обхода время стал ремонтировать путь. За короткий срок инициатива Казанцева нашла поддержку на всех дорогах. К концу 1943 г. уже насчитывалось более 3700 казанцевских бригад, в которых работало около 18 тысяч путевых и мостовых обходчиков, дежурных по переезду и членов их семей.

3. Квалификационный – наличие знаний, умений, навыков, необходимых и достаточных для выполнения трудовой функции. Следует отметить, что сокращение сроков обучения работников во время войны, увеличение специализаций в одном учебном заведении, упразднение курса теоретического обучения и переход преимущественно или полностью на практическое обучение снижали квалификацию молодых железнодорожников и приводили к ухудшению показателей работы коллективов железных дорог [13, С. 115].

Для повышения уровня кадровой обеспеченности железнодорожного транспорта можно предложить следующие меры:

1) создание «мозговых центров» из наиболее квалифицированных работников для изучения зарубежного опыта в области совершенствования имеющегося оборудования, железнодорожной инфраструктуры, подготовки и совершенствования программ повышения квалификации, проведения обучающих семинаров по определенной проблеме в сфере организации железнодорожных перевозок;

2) развитие института наставничества для помощи работникам, имеющим небольшой стаж работы. Напомним, что в годы Великой Отечественной войны возвращавшиеся на железные дороги пенсионеры не только сами включались в работу, но большая их часть становилась наставниками начинающих железнодорожников. Большую помощь железнодорожному транспорту оказали пенсионеры в качестве инструкторов-машинистов. Здесь их практический опыт и знания находили самое широкое применение [13, С. 90].

3) использование тренажеров, на которых возможно воссоздание внештатных ситуаций, тренировка необходимых умений и навыков.

Отметим, что исследователями предлагаются и другие меры совершенствования кадрового потенциала железных дорог. Так, в соответствии с позицией Т. Б. Суржиковой, О. Н. Коноваловой, к числу подобных мер можно отнести непрерывное образование, состоящее из базового и дополнительного образования. При этом применяться должны «преимущественно интерактивные методы обучения с включением элементов проблемности, научного поиска, широким использованием резервов самостоятельной работы» [14, С. 84].

Заключение

Поскольку железнодорожный транспорт является ключевой артерией жизнеобеспечения страны, наличие у работников, занятых в сфере обслуживания железнодорожной инфраструктуры, умений, навыков и квалификации, соответствующих выполняемой ими функции, является основополагающим фактором национальной безопасности страны. Как следствие, важно поддержание баланса между уровнем материально-технической и кадровой обеспеченности железнодорожного сообщения, что предполагает, как постоянное обновление железнодорожной инфраструктуры и ее технического оснащения, так и профессиональную переподготовку или повышение квалификации работников таким образом, чтобы они в полной мере могли использовать как уже имеющееся оборудование, так и оперативно освоить новое. Анализ исторического опыта России позволяет прийти к выводу о том, что мобилизация имеющихся ресурсов для преодоления внутренних и внешних негативных явлений возможна только при достаточной подготовленности, сплоченности людей, осознания ими значимости своего вклада в победу над внешними угрозами. Это же справедливо и в настоящее время, именно готовность людей применять свои силы, знания

для достижения наилучших результатов труда позволяет сохранить высокий уровень функционирования транспортной инфраструктуры, благодаря чему несомненен успех в преодолении текущей внешней неблагоприятной ситуации.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Юцис А.Э., Центр образования №56, Тула, Российская Федерация, Центр образования №28, Тула, Российская Федерация, Тульский государственный педагогический университет им. Л.Н. Толстого, Тула, Российская Федерация

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2025.152.27.1>

Conflict of Interest

None declared.

Review

Yutsis A.E., Education Center No. 56, Tula, Russian Federation, Education Center No. 28, Tula, Russian Federation, Tula State Pedagogical University named after L.N. Tolstoy, Tula, Russian Federation
DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2025.152.27.1>

Список литературы / References

1. Алексеев В. В. Актуализация потенциала исторической науки / В. В. Алексеев. — Екатеринбург : РИО УрО РАН, 2013. — 217 с.
2. Галиев И. И. Методика оценки деятельности научных школ вузов железнодорожного транспорта / И. И. Галиев, А. Ю. Панычев, В. Т. Черемисин // Омский научный вестник. — 2010. — № 3(88). — С. 145–148.
3. Чаплинский С. И. Механизмы внешней оценки качества профессионального образования железнодорожного транспорта / С. И. Чаплинский // Техник транспорта: образование и практика. — 2022. — № 3(2). — С. 128–130.
4. Шишкин Е. А. Подготовка специалистов в области обеспечения транспортной безопасности / Е. А. Шишкин, Н. А. Кузьмина // Железнодорожный транспорт. — 2015. — № 10. — С. 62–65.
5. Бесчастных Е. В. Кадровое обеспечение работы железной дороги в период Великой Отечественной войны (на примере Красноярской железной дороги) / Е. В. Бесчастных // Проблемы социально-экономического развития Сибири. — 2014. — № 1. — С. 141–147. DOI: 10.18324/2224-1833-2024-1-141-147.
6. Климов И. П. Исторический опыт советского государства по повышению производительности труда на транспорте (1926–1940 гг.) / И. П. Климов // Вестник Томского государственного университета. История. — 2020. — № 63. — С. 31–37. DOI: 10.17223/19988613/63/4.
7. Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР, 1941–1945 / Г. А. Куманев. — Москва : Наука, 1988. — 367 с.
8. Каталог профессиональных стандартов железнодорожного транспорта. — Введ. 2023-09-11. — Москва : Совет по профессиональным квалификациям на железнодорожном транспорте, 2023. — 782 с.
9. Головачев Г. К. Железнодорожники в Великой Отечественной войне (1941–1945) / Г. К. Головачев, Г. А. Литвин, Н. С. Конарев. — Москва : Транспорт, 1987. — 589 с.
10. Манжонсов А. Н. Железнодорожники Центрального Черноземья России в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) / А. Н. Манжонсов. — Курск : Курск, 2002. — 215 с.
11. Зензинов Н. А. Через годы, через расстояния... Московская железная дорога / Н. А. Зензинов, Ю. Г. Толстов, А. С. Сенин [и др.]. — Москва : Железнодорожный транспорт, 1997. — 395 с.
12. Троицкий Л. Ф. Нарком огненных лет / Л. Ф. Троицкий. — Москва : Путь-Пресс, 2002. — 238 с.
13. Веденева Н. К. Железнодорожный транспорт Поволжья в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) : дис. ...канд. : 07.00.02 : защищена 1984-03-17 : утв. 1984-09-17 / Н. К. Веденева. — Куйбышев, 1984. — 243 с.
14. Суржикова Т. Б. Формирование кадрового потенциала холдинга "РЖД" на основе непрерывного образования / Т. Б. Суржикова, О. Н. Коновалова // Экономика железных дорог. — 2016. — № 1. — С. 83–88.

Список литературы на английском языке / References in English

1. Alekseev V. V. Aktualizatsiya potentsiala istoricheskoy nauki [Updating the potential of historical science] / V. V. Alekseev. — Ekaterinburg : RIO UrO RAN, 2013. — 217 p. [in Russian]
2. Galieev I. I. Metodika otsenki dejatel'nosti nauchnyh shkol vuzov zheleznodorozhnogo transporta [Methodology for assessing the activities of scientific schools of railway transport universities] / I. I. Galieev, A. Ju. Panychev, V. T. Cheremisin // Omsk Scientific Bulletin. — 2010. — № 3 (88). — P. 145–148. [in Russian]
3. Chaplinskij S. I. Mehanizmy vneshnej otsenki kachestva professional'nogo obrazovaniya zheleznodorozhnogo transporta [Mechanisms for external assessment of the quality of vocational education in railway transport] / S. I. Chaplinskij // Transport Technician: Education and Practice. — 2022. — № 3(2). — P. 128–130. [in Russian]
4. Shishkin E. A. Podgotovka spetsialistov v oblasti obespecheniya transportnoj bezopasnosti [Training of specialists in the field of transport security] / E. A. Shishkin, N. A. Kuz'mina // Railway Transport. — 2015. — № 10. — P. 62–65. [in Russian]
5. Beschastnyh E. V. Kadrovoe obespechenie raboty zheleznoj dorogi v period Velikoj Otechestvennoj vojny (na primere Krasnojarskoj zheleznoj dorogi) [Personnel support for the operation of the railway during the Great Patriotic War (using the example of the Krasnojarsk Railway)] / E. V. Beschastnyh // Problems of Socio-economic Development of Siberia. — 2014. — № 1. — P. 141–147. DOI: 10.18324/2224-1833-2024-1-141-147. [in Russian]
6. Klimov I. P. Istoricheskij opyt sovetskogo gosudarstva po povysheniju proizvoditel'nosti truda na transporte (1926–1940 gg.) [Historical experience of the Soviet state in increasing labor productivity in transport (1926–1940)] / I. P. Klimov // Bulletin of Tomsk State University. History. — 2020. — № 63. — P. 31–37. DOI: 10.17223/19988613/63/4. [in Russian]

7. Kumanev G. A. Vojna i zheleznodorozhnyj transport SSSR, 1941–1945 [War and railway transport of the USSR, 1941–1945] / G. A. Kumanev. — Moscow : Nauka, 1988. — 367 p. [in Russian]
8. Katalog professional'nyh standartov zheleznodorozhnogo transporta [Catalog of professional standards for railway transport]. — Introduced 2023-09-11. — Moscow : Sovet po professional'nym kvalifikatsijam na zheleznodorozhnom transporte, 2023.— 782 p. [in Russian]
9. Golovachev G. K. Zheleznodorozhniki v Velikoj Otechestvennoj vojne (1941–1945) [Railway workers in the Great Patriotic War (1941–1945)] / G. K. Golovachev, G. A. Litvin, N. S. Konarev. — Moscow : Transport, 1987. — 589 p. — URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01001379541?ysclid=m3vrf5z9ic156922135> [in Russian]
10. Manzhonov A. N. Zheleznodorozhniki Tsentral'nogo Chernozem'ja Rossii v gody Velikoj Otechestvennoj vojny (1941–1945 gg.) [Railway workers of the Central Black Earth Region of Russia during the Great Patriotic War (1941–1945)] / A. N. Manzhonov. — Kursk : Kursk, 2002. — 215 p. [in Russian]
11. Zenzinov N. A. Cherez gody, cherez rasstojanija... Moskovskaja zheleznaja doroga [Through the years, across the distances... Moscow Railway] / N. A. Zenzinov, Ju. G. Tolstov, A. S. Senin [et al.]. — Moscow : Zheleznodorozhnyj transport, 1997. — 395 p. [in Russian]
12. Troitskij L. F. Narkom ognennyh let [People's Commissar of the Fiery Years] / L. F. Troitskij. — Moscow : Put'-Press, 2002. — 238 p. [in Russian]
13. Vedeneeva N. K. Zheleznodorozhnyj transport Povolzh'ja v gody Velikoj Otechestvennoj vojny (1941–1945 gg.) [Railway transport of the Volga region during the Great Patriotic War (1941–1945)] : dis....of PhD in Social and Human Sciences : 07.00.02 : defense of the thesis 1984-03-17 : approved 1984-09-17 / N. K. Vedeneeva. — Kujbyshev : 1984. — 243 p. [in Russian]
14. Surzhikova T. B. Formirovanie kadrovogo potentsiala holdinga "RZhD" na osnove nepreryvnogo obrazovanija [Formation of human resources potential of the Russian Railways holding based on continuous education] / T. B. Surzhikova, O. N. Konovalova // Economics of Railways. — 2016. — № 1. — P. 83–88. [in Russian]