

тей отрицательным образом сказывается на условиях жизни населения. Неуверенные в своем будущем люди начали покидать некогда благополучные города и поселки. Так, если в 1998 г. общая численность населения Братско-Усть-Илимского комплекса составляла 581,2 тыс. чел., то в 2009 г. — уже 490,2 тыс. чел. [3, с. 7, 53, 54]

Таким образом, Сибирь по-прежнему считается сырьевым придатком страны. На смену командно-ведомственной системе в регион пришли рыночные структуры, которые усложнили функционирование прежних форм территориальной организации хозяйства.

Список использованной литературы и источников

1. Братский филиал Государственного архива Иркутской области (ГАИО). Ф. 118. Оп. 1. Д. 27.
2. Земля сибирская, дальневосточная. — 1991. — № 2.
3. Иркутская область : стат. справ. / Ростат. — Иркутск, 2009. — 60 с.
4. Красноярский рабочий. — 1987. — 15 янв.
5. Цыкунов Г. А. Ангаро-Енисейский ТПК: проблемы и опыт (исторический аспект) / Г. А. Цыкунов. — Иркутск : Изд-во ИГУ, 1981. — 176 с.

Информация об авторе

Цыкунов Григорий Александрович — доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой теории и истории государства и права, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: tsygunov-ga@isea.ru.

Author

Tsygunov Grigoriy Aleksandrovich — Doctor of History, Professor, Chairholder, Chair of Theory and History of State and Law, Baikal State University of Economic and Law, 11, Lenin st., Irkutsk, 664003, e-mail tsygunov-ga@isea.ru.

УДК 433
ББК 63.3

А. П. ЧЕКМЕНЁВ

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ ВСЖД НАКАНУНЕ РЕФОРМ 1985–1990-х гг.

Накануне реформ 1985–1990-х гг. перед учеными-железнодорожниками стояла важная задача по обеспечению растущих объемов перевозок и внедрению достижений научно-технического прогресса на ВСЖД. Однако курс на повышение эффективности работы железной дороги, взятый в 1970-х гг., не принес ожидаемых результатов в силу ряда экономических и социальных факторов.

Ключевые слова: Восточно-Сибирская железная дорога, реформы, конкуренция, рентабельность, модернизация, научно-технический прогресс.

SCIENTIFIC AND TECHNOLOGICAL POTENTIAL OF THE EAST SIBERIAN RAILWAY BEFORE THE REFORMS 1985–1990s

There was an important scientific task to ensure the growing volume of transported cargo and implementation of scientific and technical progress in the East-Siberian Railway before the 1985–1990th reforms. However, the policy of increasing the railway efficiency, accepted in the 1970s, has not brought the expected results due to a number of economic and social factors.

Keywords: East Siberian railway reform, competition, profitability, modernization, scientific and technical progress.

Совершенствование общества невозможно без развития науки и техники, быстрого внедрения их достижений в производство, улучшения научной организации труда и системы его управления. От эффективности работы железнодорожного транспорта, его технической оснащенности, качества эксплуатационной работы, уровня подготовки специалистов и организации труда зависит способность железных дорог удовлетворять растущие потребности страны в перевозках грузов и населения.

За годы советской власти в нашей стране был создан мощный железнодорожный актив, оснащенный современной техникой и квалифицированным персоналом. Однако 1970–1980 гг. стали для него периодом экстенсивного развития и застоя [5, с. 168]. В связи с экономической ситуацией в стране железнодорожный транспорт стал существенно отставать в области научно-технического прогресса. Курс на повышение эффективности работы ВСЖД, взятый в 1970-х гг., не принес ожидаемых результатов. Проблемы, связанные с внедрением новой техники и прогрессивных технологий не позволили существенно повысить производительность труда и эффективность производства. Бытует мнение, и оно не обосновательно, что отсутствие конкуренции на рынке грузоперевозок в 1970–1980-х гг. и породило отставание железнодорожного транспорта России в области научно-технического прогресса.

Одной из причин этого явления стал недостаточный уровень подготовки кадров, их отчуждение от производства, слабая трудовая и производственная дисциплина. Не смотря на то, что штаты дорог были хорошо укомплектованы, и работа управлений железных дорог региона по подготовке кадров выполнялась, при обучении людей на производстве у многих предприятий наблюдался ряд недостатков. В том числе отсутствие четкой образовательной системы и хорошо поставленной учебно-методической работы. Планы и программы курсов повышения квалификация зачастую не соответствовали уровню развития передо-

вых технологий того времени. Имелись недостатки в подборе и подготовке преподавательского состава. На многих предприятиях не создавались необходимые условия для организации учебного процесса, не хватало учебников, наглядных пособий и технических средств обучения. Нередко профессиональное обучение на предприятиях планировали без учета изменений технологии и организации труда на производстве. В результате планы подготовки рабочих выполнялись в нужном объеме, а потребность в кадрах не удовлетворялась [5, с. 32–33].

ПТУ и техшколы оказывали существенную помощь в оснащении кадрами ВСЖД, но в то же время во многих училищах была еще слабо развита материально-техническая база и проводилась недостаточная работа по профориентации на железнодорожные специальности. Также в ПТУ наблюдался большой отсев учащихся, молодежь стала меньше интересоваться работой в сфере железных дорог. Такая слабая подготовка кадров оказала существенное влияние на спад эффективности работы транспорта в стране.

Часть специалистов с высшим образованием трудились на рабочих местах — это явление отражало состояние всего народного хозяйства страны в 1970-е гг. Низкая заработная плата и большая ответственность инженерского комплекса привели к падению престижа этой профессии. Число желающих поступать в вузы на некоторые технические специальности с каждым годом уменьшалось. Не способствовало эффективности работы железнодорожного транспорта и наличие недостатков в руководящих кадрах, наблюдалось ослабление дисциплины и безответственное отношение к служебным обязанностям.

Однако повышение заработной платы не могло решить всех проблем с нехваткой кадров. Главным все-таки являлось — отсутствие жилья у железнодорожников. Многие молодые люди, увольнялись только из-за того что не имели собственной квартиры для содержания семьи.

Ослабление дисциплины зачастую приводило к нарушению правил и норм охраны труда, вследствие чего увеличивалось количество травм на рабочем месте. Большая часть мероприятий по улучшению условий и охраны труда просто не выполнялась. Повышению травматизма способствовала недостаточная ответственность руководства, а работа по его снижению была затруднена, прежде всего, нарушением технологических процессов и неудовлетворительной организации работ, а также недостатком в обучении трудящихся.

За счет применения автоматики на станциях со временем было высвобождено большое количество стрелочников, сигнальщиков и дежурных на блок постах [6]. Электрификация Транссиба в большой степени изменила сам характер труда, он стал преимущественно электрическим и дистанционным, гарантии безопасности движения поездов возросли. Однако уровень механизации и автоматизации технологических процессов, способс-

твующий сокращению доли ручного труда на большинстве предприятий был низок. В целом большинство работ на ВСЖД в 1970 г. выполнялась вручную. Слабо осуществлялась механизация тех участков производств, где были заняты женщины. Многообещающие планы руководства страны по сокращению ручного труда не выполнялись. Партийные и профсоюзные организации во многом мирились с происходящим, выделяя средства на устранение этих недостатков по остаточному принципу.

Попытки улучшения условий труда железнодорожных рабочих существенно не изменили положения дел на ВСЖД в начале 1980-х гг. Наблюдался рост сверхурочных часов и регулярные задержки локомотивных бригад на работе. Не смотря на большой объем проведенных работ по улучшению безопасности движения поездов, количество нарушений и браков существенно не сократилось.

На фоне глобальной проблемы связанной с кадрами, наблюдались и успехи в научно-технической сфере. Значительными достижениями ученых Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ) можно считать создание и внедрение термоупрочненных рельсов. Московским институтом инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ) была разработана восьмиосная цистерна безрамной конструкции для перевозки нефтепродуктов. В Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ) разработан ряд ультразвуковых дефектоскопов для контроля состояния уложенных рельсов. Немало сил на развитие железнодорожного транспорта отдали Новосибирский (НИИЖТ) и Омский (ОМИИТ) институты. Приведение в жизнь программы технического перевооружения транспорта — прямая заслуга наших ученых.

Накануне реформ 1985–1990-х гг. перед учеными-железнодорожниками стояла задача по обеспечению растущих объемов перевозок и внедрению достижений научно-технического прогресса на ВСЖД. Укреплялась материально-техническая база, был завершен переход на автоблокировку по всему главному ходу — вся Транссибирская магистраль от Москвы до Владивостока могла работать на ней. Наряду с повышением пропускной способности, удалось улучшить условия труда. Нарастивание мощности способствовало развитию вагоноремонтной базы [4, с. 199–202].

На ВСЖД, как и на других дорогах региона, уделялось особое внимание дальнейшему развитию материально-технической базы, производилась реконструкция станций, строительство новых путей и вокзалов. На Иркутском отделении производилась работа по внедрению автоматики, телемеханики и вычислительной техники. Однако планы дальнейшего технического перевооружения предприятий составлялись без должного экономического и технического обоснования и не обеспечивали темпы роста производительности труда. Многие научные открытия годами не

находили практического применения. Кроме того наблюдалось несерьезное отношение к внедрению новой техники и не соответствие планов отправления грузов. Факты свидетельствуют о том, что темпы развития материально-технической базы железнодорожного транспорта региона могли быть выше, если бы в 1970–1980-е гг. руководство страны уделяло ему больше внимания. Одни проблемы решились, другие пришли им на смену. Все это, а также сохранившиеся недостатки, касающиеся условий и качества труда рабочих, наглядно демонстрирует нам состояние ВСЖД накануне реформ 1985–1990-х гг.

Таким образом, застойные явления в развитии советского общества в 1970–1980-х гг. коснулись и ВСЖД. Отставание во внедрении научно-технического потенциала в производственный потенциал железнодорожного транспорта отражалось на общих негативных показателях Восточно-Сибирской железной дороги. Планы технического перевооружения предприятий не сопровождалось их активным внедрением. Отсюда необходимость перестройки этого важного участка работы была вполне очевидной.

Список использованной литературы и источников

1. Головкина В. Транссибирская магистраль: Дорога тысячелетия [Электронный ресурс] / В. Головкина // Все путешествия по России. 2011. — Режим доступа : <http://strana.ru/journal/625031>.
2. Казимиров В. Н. Великий Сибирский путь / В. Н. Казимиров. — Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1984. — 142 с.
3. Калинин В. П. Великий Сибирский путь. Историко-экономический очерк. К 100-летию Транссибирской магистрали / В. П. Калинин. — М. : Транспорт, 1991. — 248 с.
4. Лаптев Н. М. Электрификация Транссиба: ее экономические и социальные результаты / Н. М. Лаптев // Иркутский историко-экономический ежегодник : 2012. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2012. — С. 199–202.
5. Хаптаев Р. Е. Железнодорожный транспорт Восточной Сибири в 1971–1985 гг. / Р. Е. Хаптаев. — Иркутск, 1993. — 215 с.
6. Хронология электрификации великой трансконтинентальной магистрали (1929–2002) [Электронный ресурс] // Транссибирская магистраль. Веб-энциклопедия. 2000. — Режим доступа : <http://www.transsib.ru/cat-electric.htm>.

Информация об авторе

Чекменёв Алексей Павлович — аспирант, кафедра правоведения и философии, Братский государственный университет, 665709, г. Братск, ул. Макаренко, 40, e-mail: anuyque13@mail.ru.

Author

Chekmenev Alexey Pavlovich — post-graduate student, Chair of Jurisprudence and Philosophy, Bratsk State University, 40, Makarenko st., Bratsk, 665709, e-mail: anuyque13@mail.ru.