

ем цензуры, смягчением методов воздействия на творческие союзы, началом реабилитации жертв политических репрессий, публикацией произведений репрессированных. С другой — несмотря на тенденции, которые были характерны для всей страны, проявление критических взглядов на проводимую центральными органами власти политику, или какая-либо творческая самостоятельность для иркутских творческих союзов были не характерны. В первую очередь это было обусловлено удаленностью региона. С другой стороны, представители иркутских творческих союзов были более консервативны в вопросах взаимоотношений с властными структурами. Этот факт нельзя объяснить только страхом перед карательными акциями со стороны власти, фактором материальной поддержки. В сознании большей части советского общества, в том числе и членов союзов, глубоко засела незыблемая вера в правильность проводимой политики.

Список использованной литературы и источников

1. Государственный архив Иркутской области. Ф. р-2823. Оп. 1. Д. 319.
2. Государственный архив новейшей истории Иркутской области (ГАНИИО). Ф. 6698. Оп.1.Д. 8.
3. ГАНИИО. Ф. р-2802. Оп. 1.
4. Кунгуров Г. Всегда с партией и народом / Г. Кунгуров // Восточно-Сибирская правда. — 1957. — 7 дек.
5. Михайлов П. В писательской организации Восточной Сибири / П. Михайлов // Восточно-Сибирская правда. — 1937. — 20 мая.

Информация об авторе

Шашкова Татьяна Владимировна — соискатель, кафедра истории, экономических и политических учений, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: TVE16S@yandex.ru.

Author

Shashkova Tatyana Vladimirovna — PhD student, Chair of Economic and Political Science History, Baikal State University of Economics and Law, 11, Lenin st., Irkutsk, 664003, e-mail: TVE16S@yandex.ru.

УДК 371.833(1-925.1)
ББК 74(РСиб)

Н. П. ШЕВЧЕНКО

К ВОПРОСУ О ФОРМИРОВАНИИ КОРПОРАТИВНОЙ КУЛЬТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В СИБИРИ

В статье анализируются факторы, определяющие корпоративные особенности железнодорожного транспорта, рассматриваются ретроспективные формы воспитания корпоративных ценностей у железнодорожников Сибири.

Ключевые слова: корпоративная культура, железнодорожное образование, история образования.

N.P. SHEVCHENKO

THE FORMATION OF CORPORATE CULTURE IN RAILWAYMEN OF SIBERIA

In the article there are analyzed the factors which define the corporate peculiarities of the railway transport, there are described the retrospective forms of corporate values formation in railwaymen of Siberia.

Keywords: corporate culture, railway education, history of education.

Многие исследователи не без основания считают, что одним из рычагов успешного реформирования страны является фактор культуры, как общей, так и корпоративной, особенно если речь идет о железнодорожном транспорте — одной из ведущих отраслей народного хозяйства России.

В 2012 г. российские железные дороги отметили 175-летие. А сто двадцать лет назад было положено начало железнодорожному образованию в Сибири. В связи с началом строительства участка Транссиба от Оби до Иркутска встал вопрос о подготовке профессиональных кадров непосредственно в регионе. И в 1894 г. в Красноярске было основано Первое Сибирское техническое железнодорожное училище, получившее в последствии имя Государя Императора Николая II.

На протяжении двух столетий развития железнодорожных путей сообщения в России сформировалось своеобразное «государство в государстве» с определенным типом присущих только железнодорожному транспорту корпоративных отношений. Сегодня в железнодорожной отрасли трудятся миллионы работников. Стратегия Компании «Российские железные дороги» предполагает, в том числе, «воспитание корпоративной культуры работника, формирование чувства ответственности за результаты своей работы, профессиональной гордости», которые должны опираться на накопленный опыт, традиции предшествующих поколений железнодорожников [1]. Поэтому не случайно повышение интереса к истории железнодорожного транспорта, в том числе к проблеме формирования и становления внутренней (корпоративной) культуры железнодорожников, как в прошлые годы, так и на современном этапе.

В этой связи особую значимость приобретают работы, анализирующие истоки и процесс формирования корпоративной культуры работников железнодорожной отрасли. По мнению ряда исследователей, в XIX — начале XX вв. сама по себе принадлежность к железнодорожному транспорту являлась групповой ценностью, которая доминировала в регуляции мотивационно-этического поведения основной массы работников отрасли [4, с. 56]. Данная ценность становилась неотъемлемой частью сознания каждого служащего, являясь результатом совместной работы, формирующей общность потребностей, интересов, мотивации.

Корпоративные особенности железнодорожного транспорта, его организационная культура связаны с целым комплексом существенных факторов:

– традиционно высокий уровень автономности организационных структур железных дорог. Во многом это связано с требованиями повышенной устойчивости производственной деятельности в условиях значительной уязвимости со стороны многочисленных факторов внешней среды, как природных, так и социальных;

– повышенная степень реактивности в отношении внешней и внутренней среды, что требует адаптации к возрастающей динамике социальных и экономических процессов;

– значительная централизация и иерархичность структурно-функциональной системы, что обеспечивает надлежащую оперативность;

– принудительно жесткая функциональная взаимосвязь всех подструктур, обеспечивающая сквозную непрерывность процесса перевозок;

– особая социальная среда, в которой долгое время формировался и поддерживался свой неповторимый стиль, определяющий своеобразие судеб железнодорожников — всех и каждого в отдельности [2, с. 160].

В этой связи становится практически значимым научное осмысление исторического опыта воспитания у железнодорожников системы ценностных ориентиров. В частности, представляет интерес опыт Сибирской железной дороги по выработке специфических правил (норм) социального поведения, формированию общей культуры железнодорожников, преданности делу и готовности вложить в него душу.

Возможность соединения технических знаний с потребностями «ума и сердца» давала система школьного образования. Однако на этом пути приходилось сталкиваться с немалыми трудностями. Одним из серьезных вопросов, стоящих перед Управлением дороги, был недостаток школ в Сибири и их удаленность от станций. Наблюдался переход служащих на другие места «даже с пониженными окладами, лишь бы получить возможность дать, при наступлении школьного периода, своим детям хотя бы первоначальное образование» [3, с. 322].

Помимо этого на самой линии ощущался сильный недостаток в квалифицированных кадрах, обладая небольшим запасом теоретических и практических познаний, служащие не удовлетворяли своему назначению.

Однако на первый план выходила все же задача открытия образовательных учреждений для детей железнодорожных служащих. Открытие школ в России, дающих общее образование для детей железнодорожников, началось в 90-е гг. XIX в. Уже в 1913 г. на линиях казенных железных дорог состояло 483 начальных училища, среди которых были 9 повышенного типа, 248 двухклассных и 226 одноклассных. На Сибирскую железную дорогу приходилось 40 начальных училищ (8021 учащихся),

среди которых по программам Министерства народного просвещения в 24 двухклассных и 7 одноклассных училищах обучались 6 745 чел. По церковно-приходским программам более тысячи человек обучали 4 двухклассных и 5 одноклассных училищ [3, с. 324].

С самого начала создававшиеся школы были ориентированы на детей железнодорожных служащих, что объяснялось нехваткой мест для них в обычных школах Сибири и необходимостью воспитания собственных кадров для линии. В дальнейшем по окончании начальных школ лучшие из них поступали в технические железнодорожные училища, а остальные в технические классы по службе тяги, пути, а также в движентско-телеграфные школы.

Большое значение придавалось воспитанию подрастающего поколения. МПС образовало школьно-библиотечный комитет, который помимо школ и библиотек заведовал всеми образовательными учреждениями на дороге. Данные комитеты создавались с целью «образования и умственного развития не только детей агентов Сибирской линии, но и самих служащих». В соответствии с распоряжением начальника Сибирской железной дороги И.К. Ивановского, на всех заведующих железнодорожными школами возлагалась ответственность за ведение не только хозяйственной части, но и учебно-воспитательного дела. Забота о формировании нравственных качеств учащихся отражалась в выставлении оценок за поведение в каждой учебной четверти.

Серьезное внимание уделялось ношению формы, которая не только отражала корпоративный стиль в одежде, но и воспитывала необходимые в железнодорожном деле качества: дисциплинированность, ответственность, чувство принадлежности к «железнодорожной семье». Воспитание учеников осуществлялось также посредством просветительской работы (устройство школьных праздников, чтений, экскурсий, организация библиотек). Ученики посещали сеансы синемаатографа, весной совершали прогулки в лес.

Образовательная система Сибирской железной дороги, являясь фактором становления и развития социокультурного пространства Сибири, с самого начала, несмотря на имевшиеся трудности, настойчиво проводила государственную политику, направленную на формирование у будущих железнодорожников тех черт и качеств, которые становились важными составляющими корпоративной культуры.

В последнее время акцент в понимании ключевых факторов конкурентоспособности компании сместился в область неосозанного, духовного, эмоционального. Консолидирующий эффект для любой организации имеют такие ценности, как профессионализм, компетентность, самореализация, инициативность, ответственность, умение работать в команде, креативность, здоровый образ жизни. Конкурировать и бороться за «клиента» в современных условиях можно только через выработку

«своих» ценностей и принципов, которые являются ключевыми компетенциями сотрудников конкретной отрасли и организации.

Вуз как образовательное учреждение воспринимается позитивно, если обеспечивает высокий уровень и качество подготовки специалистов, а это в свою очередь предполагает формирование у выпускников готовности вхождения в корпоративную культуру своего предприятия. Специфика железнодорожного института имеет адресную направленность. Поэтому важно начинать формирование корпоративной культуры еще в вузе. Механизмом формирования профессиональной адаптации могут выступать модификации образовательных программ и методов образования по запросам работодателя. Однако нельзя снимать со счетов накопленный исторический опыт в формировании корпоративной культуры.

Так, обучение в КриЖТ традиционно начинается со знакомства с музейной экспозицией института и посещения музея Красноярской железной дороги, где отражена история вуза, отрасли, отдельных участков дороги, что дает возможность студентам почувствовать связь поколений, окунуться в атмосферу будущей специальности и ощутить профессиональную гордость. Учитывая традиционную преемственность железнодорожников, на протяжении многих лет в вузе ведется летопись семей, железнодорожных династий. На базе научной библиотеки работает созданный совместно с гуманитарной кафедрой исторический клуб «Хронос», где студенты знакомятся с историей железнодорожной отрасли, открывают для себя новые страницы и имена. Однако никакая теория не заменит «живого» общения, поэтому традиционными являются встречи с работниками дороги (ветеранами, руководителями, выпускниками вуза).

Наряду с традиционными методами формирования внутренней (корпоративной) культуры железнодорожников сегодня широко используются современные средства (виртуальные музеи, социологические обследования, информационные сайты и т.п.), позволяющие решать стратегические инновационные задачи отрасли. Таким образом, этапы построения корпоративной культуры заключаются в определении стратегических целей, диагностике наличного состояния и ценностей корпоративной культуры.

Список использованной литературы и источников

1. Корпоративные требования к квалификации работников Компании «Российские железные дороги» с высшим и средним профессиональным образованием от 17 нояб. 2009 г. [Электронный ресурс]. — URL: http://doc.rzd.ru/doc/public/rur?structure_id
2. Семенов Ю. Г. Профессиональная карьера в контексте организационной культуры железнодорожного транспорта / Ю. Г. Семенов // Вестник Челябинского государственного университета. — 2008. — №10. — С.159–162.
3. Сердюк В. А. Из опыта формирования корпоративной культуры железнодорожников: учебно-воспитательная деятельность в школах и училищах сибир-

ской железной дороги (конец XIX — начало XX вв.) / В. А. Сердюк // Вестник Омского ун-та. — 2012. — № 2. — С. 322–327.

4. Сердюк В. А. Формирование корпоративной этики машинистов железных дорог России в конце XIX — начале XX вв. / В. А. Сердюк // Омский научный вестник. — 2012. — № 5. — С. 56–60.

Информация об авторе

Шевченко Нина Петровна — кандидат исторических наук, доцент, кафедра гуманитарных дисциплин, Красноярский институт железнодорожного транспорта — филиал Иркутского государственного университета путей сообщения, 660028, Красноярск, ул. Новая Заря, 2, e-mail: shevchenko_nina@mail.ru.

Author

Shevchenko Nina Petrovna — PhD in Historical Sciences, Associate Professor, Chair of Humanities, Krasnoyarsk Institute of Railway Transport, branch of Irkutsk State Railway University. 2, Novaya Zarya st., Krasnoyarsk, 660028, e-mail: shevchenko_nina@mail.ru.

УДК 957.1

А.В. ШУМИЛОВ

ББК 63.3(253.5)

САМОСОЖЖЕНИЯ СТАРООБРЯДЦЕВ УРАЛА И СИБИРИ В XVII–XVIII ВВ. КАК ФОРМА СОЦИАЛЬНОГО ПРОТЕСТА

В истории изучения раскола, одним из будоражащих умы ученых, и вместе с тем еще мало изученным, являются массовые самосожжения. Утверждение о том, всегда ли самосожжения можно считать формой социального протеста, остается до сих пор спорным. Очень важны хозяйственно-политические, социально-психологические предпосылки самосожжений. А так же не малую роль играют причинно-следственные связи «самоубийственных смертей» с идеологическими, эсхатологическими взглядами старообрядцев.

Ключевые слова: старообрядчество, раскол, самосожжения, гарь, скиты, пустыни.

A.V. SHUMILOV

SELF-BURNINGS OF URAL AND SIBERIA OLD BELIEVERS IN XVII–XVIII CENTYRIES AS FORM OF THE SOCIAL PROTEST

Mass self-burnings of old believers are a little researched in the history of the split studying however they excite the minds of scientists. The statement about, whether always self-burnings it is possible to consider as a form of a social protest, remains still disputable. Economic and political,