

УДК 94(470)

DOI: 10.18324/2224-1833-2021-4-76-81

Развитие системы управления и материально-технической базы Красноярской железной дороги во второй половине XX века

Е.А. Ахтамов

Сибирский федеральный университет, пр. Свободный, 79, Красноярск, Россия
akhtamov@gmail.com

Статья поступила 10.11.2021, принята 27.11.2021

В статье рассмотрены проблемы развития материально-технической базы и эволюции системы управления Красноярской железной дороги во второй половине XX века. Проанализированы реформы, направленные на повышение эффективности работы предприятий железнодорожного транспорта. Автором делается вывод о взаимосвязи между развитием железных дорог Сибири и хозяйственным освоением региона, созданием и развитием территориально-промышленных комплексов, роли государственного планирования в хозяйственном развитии региона.

Ключевые слова: Красноярская железная дорога; Восточно-Сибирская железная дорога; реформа управления; электрификация; техническое перевооружение.

The development of administration system and material and technical basis of the Krasnoyarsk railway in the second part of the XX century

E.A. Akhtamov

Siberian Federal University; 79, Svobodny Pros., Krasnoyarsk, Russia
akhtamov@gmail.com

Received 10.11.2021, accepted 27.11.2021

The article discusses the problems of the development of the material and technical base and the evolution of the management system of the Krasnoyarsk Railway in the second half of the twentieth century. The reforms aimed at improving the efficiency of railway transport enterprises are analyzed. The conclusion is made that there is a relationship between the development of Siberia railways and the economic development of the region, the creation and development of territorial and industrial complexes. The role of state planning in the economic development of the region is emphasized.

Keywords: Krasnoyarsk railway; East Siberian railway; management reform; electrification; technical re-equipment.

Восстановление народного хозяйства СССР после Великой отечественной войны было завершено к концу четвертой пятилетки. Новая пятилетка для Красноярского края стала временем быстрого промышленного развития. Хозяйственное развитие региона в этот период во многом было связано с осуществлением Ангаро-Енисейского проекта, который знаменовал дальнейший сдвиг производительных сил вглубь Сибири [1, с. 225]. Проект предусматривал строительство гидроэлектростанций на Ангаре и Енисее, создание крупных центров цветной металлургии и машиностроения, химической и целлюлозно-бумажной промышленности.

Осуществление этого проекта было невозможно без создания соответствующей транспортной

инфраструктуры. Для железной дороги Красноярского края это означало не только строительство новых путей, но и реконструкцию имевшегося путевого хозяйства, внедрения новых средств автоматизации, телемеханики и связи, усиления имеющихся и внедрения новых технических средств [2, с. 112].

В 1956 году ЦК КПСС и Советом Министров СССР было принято постановление «О генеральном плане электрификации железных дорог». Интенсивной электрификации железных дорог Сибири способствовало развитие энергетики на базе богатейших энергетических ресурсов Ангары и Енисея. В постановлении говорилось о необходимости технической реконструкции тяги на железнодорожном транспорте путем широкого вне-

дрения электровозов и тепловозов, с тем, чтобы уже в 1960 году ими выполнялось 40-45 % грузооборота [2, с. 113]. На 1956-1957 годы был принят план электрификации железных дорог; развернулись работы по электрификации магистрали Москва-Челябинск-Омск-Новосибирск-Иркутск. Работы по электрификации развернулись и на Красноярской железной дороге.

В 1960 году закончилась электрификация участков основной линии, вес поездов увеличился до 3600 тонн, повысилась скорость движения поездов и провозная способность магистрали. Использование электровозов по кольцу от Мариинска до Тайшета значительно повысило среднесуточный пробег и производительность локомотивов. Тем не менее, возрастающие потребности народного хозяйства обуславливали дальнейший рост объемов перевозок.

Одной из крупнейших и трудных строек того периода было строительство железнодорожной линии Абакан-Тайшет. Стоимость строительства только западного участка Абакан-Крал, протяженностью 250 километров, определялась в сумме 1 407 032 тыс. рублей [3, с. 107]. Впервые в практике железнодорожного строительства новая линия, протяженностью 969 километров, была электрифицирована, оборудована передовыми устройствами автоматики, телемеханики и связи.

Строительство линии осуществлялось в исключительно сложных геологических и метеорологических условиях. Трасса большей частью проходила через Саянский горный кряж и по малообжитым районам тайги. Магистраль пересекала 24 реки, множество ущелий и глубоких оврагов. Несмотря на огромные трудности, она была построена в сравнительно короткий срок. Высокие образцы в труде на сооружении мостов показала бригада коммунистического труда, возглавляемая Д. Джуганом, бригада слесарей-монтажников Героя Социалистического Труда С.П. Вдовицина и других монтажников [3, с. 108].

Большой вклад в строительство дороги внесли строители тоннелей. В скалах нужно было пройти около 10 километров. Каждый метр тоннелей давался большим трудом. Так, только при сооружении Крольского тоннеля на поверхность было вывезено 112 тысяч метров кубических породы.

Пуск электротяги на участке Междуреченск-Абакан проходил в сложных условиях. Иногда снежными завалами засыпало поезда на перегоне, которые затем приходилось вытаскивать по частям. Эти трудности преодолевал Абаканское отделение под руководством М.М. Вижанского и В.Ф. Калининкова. Работами по реконструкции депо в тот период руководил начальник депо В.П. Сазанцев и его заместители В.П. Агеев и А.И. Дорожкин.

Одновременно с развитием материально-технической базы железных дорог проводилось реформирование системы управления. Так, 21 марта 1956 года было принято постановление ЦК КПСС «Об упразднении политорганов на железнодорожном транспорте». В нем отмечалось, что партийные организации на железнодорожном транспорте накопили опыт работы, окрепли, и дальнейшее существование политорганов в системе Министерства путей сообщения не было необходимым.

Территориальные партийные комитеты, начальники дорог и отделений Министерства путей сообщения и политуправления обязывались освободившихся из политорганов работников направить на укрепление партийных и профсоюзных организаций железных дорог, на работу в местные партийные органы и на предприятия железнодорожного транспорта для использования по специальности.

Ликвидация политотделов на железнодорожном транспорте, с точки зрения организационной структуры того времени, имела положительное значение. Ликвидация политотделов устранила надстроечное звено в управленческой партийно-политической системе. Но, с другой стороны, при ликвидации политорганов на железнодорожном транспорте не была учтена специфика работы этой отрасли народного хозяйства. Если после первой ликвидации политорганов (декабрь 1920 года) в 1920-1930-х годах шел поиск эффективных форм партийно-политической работы на железнодорожном транспорте, то уже с июня 1943 года такого интенсивного поиска не наблюдалось [3, с. 102].

В результате шестой пятилетки в СССР было электрифицировано около 9 тысяч километров железных дорог. До объединения Красноярской железной дороги с Восточно-Сибирской, в канун 1961 года Красноярская магистраль была переведена на электротягу переменного тока. Это произошло благодаря героическому труду большого коллектива Государственного планового комитета СССР, Министерства путей сообщения, а также коллектива Красноярской железной дороги. В этот период Советский Союз далеко опережал многие зарубежные страны по темпам электрификации железных дорог и занимал первое место в мире по общей протяженности дорог, работающих на электрической тяге.

В мае 1961 года Совет Министров СССР принял постановление об объединении Красноярской и Восточно-Сибирской железных дорог в единую Восточно-Сибирскую магистраль, объединенный коллектив которой насчитывал в своем составе около 120 тысяч человек. Административно-управленческий аппарат двух дорог до объединения составлял 4 913 человек. Только в аппаратах

управления Восточно-Сибирской магистрали было занято 446 человек, в Красноярской – 402 человека. После объединения дорог административно-управленческий аппарат несколько сократился. Объединенную Восточно-Сибирскую железную дорогу возглавил Б.К. Саламбеков [3, с. 116].

В период работы Красноярского отделения дороги в составе Восточно-Сибирской железной дороги начальниками отделения дороги работали Г.И. Тетерский (до 1968 года), С.И. Соловьев (с 1968 по 1975 годы), Г. М. Фадеев (с 1975 по 1977 годы), В.М. Татаринцев (с 1977 по 1979 годы). Заместителями начальников отделения работали А.А. Ильин, С.И. Хворостовский, Б.И. Тростенцов. Главными инженерами работали В.Н. Баранов, С.М. Титов, А.Я. Шевченко.

Красноярская железная дорога до объединения с Восточно-Сибирской дорогой состояла из Боготольского, Красноярского, Иланского и Ужурского отделений. Аппарат отделений имел в своем составе отделы для организации движения поездов на своих участках и управления линейными предприятиями.

После упразднения Боготольского отделения Красноярское отделение железной дороги управляло движением поездов и работой линейных предприятий на участке Мариинск-Уяр основной линии дороги.

В границах отделения дороги осуществлялось начатое в середине 1950-х годов строительство линий от Ачинска до Маклаково (Лесосибирск) длиной 274 километра, а также линии станций Енисей-Дивногорск, длиной 32 километра, как подъездного пути строящейся Красноярской ГЭС.

В связи со строительством этих линий выполнялись работы по развитию станции Ачинск-1. Развивались станции Енисей, Злобино, Базаиха, на перегонах Базаиха-Злобино-Енисей строился третий главный путь.

Строительство линии Ачинск-Лесосибирск велось силами треста «Красноярсктрансстрой» и другими подразделениями Министерства Транспортного строительства, а финансирование и контроль над ходом работ осуществляла абаканская группа заказчика МПС [2, с. 131].

Строительство линии Енисей-Дивногорск и развитие станций Енисей, Злобино, Базаиха также велось трестом «Красноярсктрансстрой», но финансирование осуществлялось дирекцией строительства Красноярской ГЭС.

Красноярское отделение дороги осуществляло контроль над ходом строительства линий, решало возникающие технические и организационные вопросы. Также комиссии в составе представителей управления Восточно-Сибирской железной дороги, Красноярского отделения дороги, пред-

ставителей заказчика и подрядных организаций периодически проверяли ход и качество строительных работ, намечали и принимали меры по ускорению строительства.

Линия Ачинск-Лесосибирск была введена в постоянную эксплуатацию в 1967 году и вошла в состав Ачинского отделения, образованного в 1966 году при пересмотре границ отделений дороги, расположенных в пределах Красноярского края. Также в этот период велось строительство линии Решоты-Карабула.

Электрификация железной дороги позволила улучшить организацию управления перевозками. Строительство и ввод в эксплуатацию новых участков дороги значительно увеличили протяженность Ужурского отделения при сравнительно малой длине Боготольского, Красноярского и Иланского отделений дороги. В результате, Управление Восточно-Сибирской железной дороги обратилось в Министерство путей сообщения о пересмотре границ отделений дороги. В 1966 году по приказу Министерства путей сообщения было создано Ачинское отделение дороги на базе упраздненного Иланского отделения. Аппарат управления отделением – руководство и производственные отделы – были переведены в Ачинск в основном со станции Иланской. Начальником Ачинского отделения дороги был назначен Абрам Исаевич Свирской. Заместителем начальника был назначен Алексей Федосеевич Середа, главным инженером – Николай Иванович Ткаченко.

В связи с упразднением Иланского отделения и созданием Ачинского отделения одновременно были пересмотрены границы Красноярского и Абаканского отделений. В Ачинское отделение дороги вошел участок Мариинск-Чернореченская и участок от Ачинска до разъезда Оросительный с ответвлением от Красной Сопки на Кия-Шалтырь, а также новая линия Ачинск-Лесосибирск. В Красноярское отделение дороги вошел участок Чернореченская-Тайшет и новые линии со станциями Енисей-Дивногорск и Решоты-Карабула.

Это распределение участков между Ачинским, Красноярским и Абаканским отделениями в основном сохранилось до выделения Красноярской железной дороги из состава Восточно-Сибирской железной дороги.

В 1962 году по приказу Министерства путей сообщения, Ужурское отделение было переименовано в Абаканское отделение железной дороги. Границы Абаканского отделения не менялись до 1966 года. Часть предприятий, входивших в состав Ужурского отделения, перебазировалась в Абакан.

После ввода в эксплуатацию участков Абакан-Междуреченск, Аскиз-Абаза, Бискамажа-Тея, а также в связи с предстоящим вводом электротяги,

на участке Абакан–Междуреченск было создано несколько железнодорожных предприятий.

В 1958 году началось строительство восточного участка Южно-Сибирской магистрали Абакан–Тайшет. Одновременно со строительством выполнялись работы по электрификации на переменном токе. Участок был введен в эксплуатацию в декабре 1965 года и вошел в состав Абаканского отделения железной дороги. В этот период общая длина Абаканского отделения оставила 1500 километров, в нее входило свыше ста станций [2, с. 137].

Большая длина железной дороги Абаканского отделения и малая длина дороги Иланского отделения, составлявшая 284 километра, привели к необходимости пересмотра границ этих отделений. В 1966 году было создано Ачинское отделение дороги за счет перевода в Ачинск Иланского отделения, пересмотрены границы всех трех отделений дороги [4, л. 127].

Введенный в эксплуатацию электрифицированный участок Междуреченск–Абакан–Тайшет не только принял на себя часть потока поездов с Транссибирской магистрали, но и создал возможности освоения природных ресурсов юга Красноярского края и Хакасии.

На станциях были размещены леспромхозы, угольные, железнорудные и другие предприятия. Было положено начало созданию Минусинскому, Абаканскому, Черногорскому промышленным узлам. Наличие железнодорожной линии создало благоприятные условия для строительства Саяно-Шушенской ГЭС.

В 1963 году началось строительство подъездного пути от Камышты к створу ГЭС протяженностью 102 километра. Строительство этой линии заложило основу для формирования Саяногорского промышленного узла, в который вошли Саянский алюминиевый завод, предприятия камнеобработки, строительные и другие предприятия.

Несмотря на ввод в эксплуатацию участка Междуреченск–Абакан–Тайшет, объем перевозок по основной линии Транссибирской магистрали продолжал расти, возрастал он и на южно-сибирском участке дороги.

Государственный плановый комитет СССР, Министерство путей сообщения приняли решение о строительстве вторых путей на участке Междуреченск–Абакан–Тайшет для перераспределения потоков грузов между главной и южной линией и для разгрузки главной линии Транссибирской магистрали.

С начала 1970-х годов на территории Красноярского края было начато освоение Березовского угольного месторождения. Планом предусматривалось создание двух угольных разрезов, на угле которых должны были работать две ГЭС. Для

обеспечения перевозок угля и строительных грузов для разрезов и ГЭС, в связи с недостаточно пропускной способностью участка Ачинск–Красная Сопка, правительством и Министерством путей сообщения было принято решение о строительстве на этом участке второго пути. На станции Дубинино был построен путь для погрузки угля, подвозимого с разреза самосвалами. Железная дорога начала работу по развитию станции Дубинино, строительству подъездного пути на разрез. Работы выполнялись трестом «Красноярсктрансстрой» и другими подразделениями Минтрансстроя [5, л. 12].

Строительство второго пути было запроектировано и осуществлялось в две очереди. Одновременно за счет средств Назаровского угольного разреза выполнялись работы по реконструкции станций Назарово и Болотная в связи с освоением Чулымского участка угольного разреза.

Совершенствовались также формы и методы управления перевозками. В начале 1970-х годов все более заметную роль в функционировании железнодорожной отрасли стало играть введение в производственный процесс ЭВМ, что способствовало упорядочению грузопотоков по железным дорогам. В этот период это проявилось в том, что союзглавнабсбыты при Госнабе СССР прикрепляли потребителей к поставщикам с применением ЭВМ и разрабатывали на этой основе схемы оптимальных направлений грузопотоков. Только перевозки цемента по связям, установленным таким образом, позволили в 1971 году уменьшить непроизводительную работу железных дорог почти на 1 млрд. рублей [6, с. 24].

Формирование единой транспортной системы, реконструкция ее технической базы и внедрение прогрессивной технологии обеспечивали снижение удельных транспортных издержек. Как, например, использование Ангаро-Питского железнорудного бассейна в Ачинско-Красноярском промышленном узле. Этот бассейн имел геологические запасы руды, оцениваемые в 4,5-5 миллиардов тонн [7, с. 91]. Таким образом, развитие промышленности Ачинско-Красноярского узла теснейшим образом было связано с расширением транспортной сети и, прежде всего, железнодорожных дорог и речного транспорта. Развитие сети железных дорог способствовало более рациональному размещению производства материалоемких и энергоемких отраслей промышленности [8, с. 58].

В конце 1970-х годов в народном хозяйстве страны происходили значительные перемены. В Красноярском крае в эти годы расширяются действующие и строятся новые металлургические, лесоперерабатывающие, угледобывающие, энер-

гетические и другие предприятия, создаются территориально-производственные комплексы.

Активное строительство вызвало значительный рост грузооборота на железнодорожном транспорте, особенно на Транссибирском направлении, что создавало определенные трудности в управлении перевозками на большой по протяженности Восточно-Сибирской железной дороге, проходящей через Красноярский край, Кемеровскую, Иркутскую, Читинскую области, Хакасию и Бурятскую АССР. Вследствие этого постановлением правительства и приказом министра путей сообщения (№ 3Ц от 17 января 1979 года) из состава Восточно-Сибирской железной дороги была выделена в самостоятельную Красноярская железная дорога, а из состава Западно-Сибирской – Кемеровская железная дорога.

Для Красноярской железной дороги были установлены границы с Кемеровской железной дорогой на основной линии по станцию Боготол включительно, в южном направлении – по станцию Междуреченск исключительно, с Восточно - Сибирской – по станцию Тайшет исключительно.

В дальнейшем, учитывая сложившиеся трудности в работе Красноярской и Кемеровской железных дорог по стыковой станции Боготол, Министерство путей сообщения изменило границу этих двух дорог на главной линии, установив ее по станции Мариинск включительно для Красноярской железной дороги.

Начальником Красноярской железной дороги был назначен Г.М. Фадеев (1979-1984 годы). До этого Г.М. Фадеев в 1975-1977 годах работал начальником Красноярского отделения Восточно-Сибирской железной дороги. Служивцам Г.М. Фадеев запомнился как целеустремленный руководитель, не боящийся ставить большие задачи и умеющий добиваться их выполнения. Г.М. Фадеев обладал умением смотреть в корень той или иной проблемы, мог сплотить коллектив для решения задач [2, с. 146]. Заместителями начальника дороги стали В.М. Татаринцев, С.Г. Бутенко, В.М. Коробов и И.И. Лесовой. Главным инженером дороги стал П.А. Белозеров.

В конце 1970-х – начале 1980-х годов объемы перевозок угля, леса, строительных и других грузов на Красноярской железной дороге были особенно значительными, что было связано с активно развивающейся промышленностью Красноярского края.

16 марта 1979 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О создании Канско-Ачинского топливно-энергетического комплекса». Промышленное развитие края требо-

вало развития транспортной сети. В связи с этим, 31 декабря 1980 года было принято постановление «О мерах по улучшению работы железнодорожного транспорта в 1981-1985 годах». Эти постановления предусматривали меры по развитию пропускной и провозной способности участков Красноярской железной дороги. В частности, усиление линий Красная Сопка–Абакан и Уяр–Саянская, строительство линии Инголь–Латыши, а также строительство вторых путей на южном направлении дороги, развитие станций Абакан и Красноярск-Восточный, электрификацию участка Ачинск-Инголь, удлинение путей на станциях участка Мариинск–Тайшет и др. [9, л. 56].

Помимо мероприятий, предусмотренных постановлениями, на Красноярской железной дороге осуществлялись работы по развитию станций в связи со строительством и расширением промышленных предприятий.

Согласно Уставу Железных дорог СССР, соответствующим положениям и решениям правительства, Государственного планового комитета СССР, предусматривались работы по развитию станций примыкания подъездных путей. За счет средств промышленных предприятий были развиты станции Дубинино, Шарыпово, Буйная, Ачинск-I, Ачинск-II, Ужур, Ербинская, построены станции Новая Еловка, Иланка, Кильчуг.

В годы перестройки и перехода к рыночным отношениям произошло снижение производства и, как следствие, снижение объема перевозок. Изменилась и законодательная основа взаимоотношений железной дороги и грузовладельцев, был введен новый Устав железных дорог, принят федеральный закон о железнодорожном транспорте, отменен ряд действовавших ранее положений и законов. Стоит отметить, что Государственным плановым комитетом СССР развитие железнодорожного транспорта Сибири рассматривалось в неразрывной связи с промышленным развитием региона. Транссибирская магистраль, обеспечивающая транспортные связи промышленности Красноярского края с другими районами страны, оказала решающее влияние на ход промышленного развития всего региона.

Статья подготовлена в рамках проекта «Роль плановых органов государственного управления в социально-экономическом развитии Красноярского края (экономика-исторический аспект)», проводимого при поддержке Красноярского краевого фонда поддержки научной и научно-технической деятельности (заявка № 2020020605932)

Литература

1. Цыкунов Г.А. ТПК и кластеры: новые подходы и проблемы // Изв. Иркутской гос. экономической академ. 2011. № 4. С. 225-230.
2. Стальное звено Транссиба. 100 лет Красноярской железной дороге 1889-1999 / сост. В.В. Чагин, В.Г. Саклаков. Красноярск: Красноярское кн. изд-во, 1998. 464 с.
3. Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XX век. В 2-х т. / под общей ред. В.Г. Третьякова. Иркутск: Изд-во Облмашинформ, 2001. Т. 2. 480 с.
4. Краевое гос. казенное учреждение «Гос. архив Красноярского края» (КГКУ ГАКК). ГАКК. Ф.Р. 2381. Оп. 1. Д. 351. Л. 127.
5. КГКУ ГАКК. Ф.Р. 1478. Оп. 3. Д. 1597. Л. 12.
6. Бирюков В. Транспортная система страны // Плановое хозяйство. 1973. № 1. С. 21-25.
7. Зубков А. Ачинско-Красноярский промышленный узел // Плановое хозяйство. 1959. № 7. С. 89-92.
8. Чертков Л. Плановое развитие транспорта // Плановое хозяйство. 1971. № 2. С. 57-61.
9. КГКУ ГАКК. Ф.Р. 1478. Оп. 3. Д. 1638. Л. 56.