

ей такого крупномасштабного железнодорожного проекта. Магистраль строилась исключительно российскими специалистами и рабочими, из российских материалов. В строительстве были задействованы крестьяне, казаки, солдаты, ссыльные, заключенные.

Транссибирская магистраль строилась одновременно с западного и восточного направлений. Еще уточнялась трасса средне-сибирского участка, изучались особенности больших мостовых переходов, а строители уже вели прокладку рельсовых путей от Урала до Тихого океана.

На магистрали было возведено 86 км мостов, пробит не один десяток тоннелей, построены вокзалы и депо. По трудоемкости строительства и протяженности рельсового пути, по количеству инженерных сооружений и темпам проходки Транссибирская магистраль не имела аналогов в мировом железнодорожном строительстве.

Возведение железной дороги по праву считалось событием мирового значения, а по своим последствиям для обширного ре-

гиона приравнялось к открытию Америки и сооружению Суэцкого канала.

Общая стоимость строительства магистрали составила 750-800 млн. рублей. Почти вся эта сумма была покрыта из бюджета, без выпуска специальных займов.

Таким образом, строительство Транссиба является величайшим достижением русского народа. С трудностями и радостями строители закончили работу, и сегодня по дороге провозятся до 100 млн. тонн груза в год. Благодаря сооружению магистрали были заселены безлюдные территории Сибири. Если бы не был построен Транссиб, то Россия могла утратить большинство своих северных территорий

#### Литература

1. Винокуров М.А. Из истории строительства Транссибирской магистрали // Иркут. истор.-экон. ежегодник: 2010. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2010. С.54-65.

УДК 94 (470)

### ПЕРЕСТРОЕЧНЫЕ ПРОЦЕССЫ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ РФ в 1990-е гг.

Е.А. Ахтамов, аспирант  
СФУ, Красноярск

*В статье рассматриваются влияние реформирования системы государственного управления речной отраслью России на состояние и деятельность предприятий речной отрасли в 1990-е гг., особенности перехода предприятий речной отрасли к рыночным отношениям. Показано влияние реформ на деятельность Енисейского речного пароходства.*

**Ключевые слова:** внедрение рыночных принципов хозяйствования в 1990-е гг., реформирование системы управления речным транспортом, законы и постановления, задачи новых органов управления, Енисейское речное пароходство.

В 1991 г. с геополитической карты мира исчез Союз Советских Социалистических Республик – крупнейшее по площади государство в мире. На мировой арене Россия выступила в качестве правопреемницы Советского Союза. В изменившихся условиях

Россия оказалась перед комплексом политических и экономических проблем.

В 1990-е гг. развитие рыночной экономики, внедрение рыночных принципов хозяйствования на речном транспорте сопровождалось активным реформированием

системы государственного управления транспортным комплексом.

Первые постановления о реформировании системы управления транспортной отраслью вышли в середине 1980-х гг. Так, на основании Постановления Совета Министров СССР от 12 июля 1985 г. № 699 и Постановления Совета Министров РСФСР от 24 декабря 1986 г. № 517 с 1 января 1987 г., в целях улучшения планирования, укрепления хозяйственного расчета, расширения прав и усиления экономической ответственности трудовых коллективов за рост эффективности производства, на новые условия хозяйствования были переведены производственные объединения и предприятия промышленности, в том числе входящие в структуру Министерства речного флота РСФСР.

Законом СССР «О государственном предприятии (объединении)» от 7 апреля 1989 г. были определены экономические и правовые основы хозяйственной деятельности социалистических государственных предприятий, расширены возможности участия трудовых коллективов в использовании государственной (общенародной) собственности, в управлении предприятиями и объединениями, в решении государственных и общественных задач. Закон углублял централизованные начала в решении важнейших задач развития народного хозяйства как единого целого, предусматривал усиление экономических методов управления, использование полного хозяйственного расчета и самофинансирования, расширение демократических основ и развитие самоуправления, определял отношения между предприятиями (объединениями) и органами государственной власти и управления.

Постановлением Совета Министров РСФСР от 5 июля 1990 г. № 226, с целью обеспечения надежной системы обслуживания народного хозяйства РСФСР речным транспортом, был образован Российский государственный концерн речного флота (Росречфлот). Росречфлот являлся транспортным производственно-хозяйственным комплексом, который осуществлял свою деятельность на принципах хозяйственного расчета, самофинансирования и самоуправления. Входящие в его состав объединения, предприятия и организации сохраняли

свою хозяйственную самостоятельность и действовали на основании Закона СССР «О государственном предприятии (объединении)». Росречфлот осуществлял свою деятельность в пределах полномочий, переданных объединениями, предприятиями и организациями, вошедшими в концерн, а также полномочий, переданных ему от органов государственного управления РСФСР.

Основной задачей новых органов управления было сохранение государственного централизованного управления речной отраслью при одновременном расширении прав руководителей предприятий и рабочих коллективов при решении производственных вопросов [3, 15].

Постановлением Правительства РФ от 16 апреля 1992 г. № 251 «Об управлении речным транспортом Российской Федерации» на Министерство транспорта возлагались функции государственного органа по управлению речным транспортом, а также функции по регулированию действий предприятий и объектов речного транспорта по обеспечению республиканских государственных нужд, непрерывности транспортного процесса и безопасности судоходства. Для осуществления этих функций в составе центрального аппарата Министерства транспорта Российской Федерации был образован Департамент речного транспорта. Главное управление водных путей и гидросооружений и Главная инспекция по безопасности судоходства и охране объектов переходили в ведение Министерства транспорта Российской Федерации.

Преобразования в Министерстве речного флота, передача его функций Департаменту речного флота привели к снижению управляемости речной отраслью. Отрицательные последствия главным образом сказались на безопасности судоходства, в частности на обслуживании водных путей. Сокращение протяженности водных путей характерно для 90-х гг. XX в. и было связано как с сокращением финансирования на обслуживание судоходной обстановки, так и с перераспределением надзорных функций государственных органов.

Так, в Красноярском крае, в бассейне реки Енисей, река Большая Хета не вошла в перечень водных путей. Несмотря на это,

Енисейское речное пароходство ежегодно доставляло по ней партии грузов. На реке Ангаре плотовые ходы, по которым осуществлялась буксировка леса в плотах, также не попали в перечень водных путей. На этих участках пути не проводились дноуглубительные работы, расстановка буев для поддержания судоходной обстановки [2].

Переход речных транспортных предприятий из государственной формы собственности в частную, реформирование Министерства речного флота повлекли за собой ослабление государственного контроля в транспортной отрасли. Для обеспечения государственного регулирования работы речного транспорта на региональном уровне Постановлением Правительства РФ «О преобразовании государственных предприятий водных путей и судоходных каналов Министерства транспорта Российской Федерации в Государственные бассейновые управления водных путей и судоходства этого Министерства» от 5 января 1995 г. № 12 были созданы территориальные органы государственного управления речным транспортом в системе Департамента речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

В Красноярском крае основными задачами Енисейского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства являлись осуществление, во взаимодействии с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, эксплуатации и развития водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, государственного регулирования деятельности всех организаций речного транспорта, занятых выполнением работ по реализации транспортного процесса [1, 25].

Управление обеспечивало проведение всех видов путевых работ и поддержание гарантированных глубин; организовывало взаимодействие предприятий речного транспорта с другими видами транспорта; осуществляло взаимодействие органов судоходного и технического надзора, дипломирование, сертификацию плавсостава всех типов судов, выдачу паспортов моряка и лоцманских удостоверений, аттестацию исполнителей путеководителей ОАО по безопасности плавания.

Реформирование системы управления транспортным комплексом было продолжено Указом Президента РФ от 15 марта 1996 года № 382 «О совершенствовании системы государственного управления транспортным комплексом в Российской Федерации». В целях совершенствования государственного управления транспортным комплексом и рациональной организации системы управления гражданской авиацией, морским, речным, автомобильным транспортом и дорожным хозяйством, осуществления мер по техническому переоснащению этих отраслей, повышения безопасности и эффективности перевозок пассажиров и грузов на основе соответствующих департаментов Министерства транспорта Российской Федерации были образованы: Федеральная авиационная служба России (ФАС России), Федеральная служба морского флота России (Росморфлот), Федеральная служба речного флота России (Росречфлот), Федеральная автомобильно-дорожная служба России (ФАДС России). Федеральные службы России являлись федеральными органами исполнительной власти, входящими в систему государственного управления транспортным комплексом, возглавляемую Министерством транспорта Российской Федерации, и осуществляющими государственное управление в установленных сферах ведения, а также специальные исполнительные, разрешительные, контрольные и надзорные функции в соответствии с положениями о федеральных службах, утверждаемыми правительством Российской Федерации.

Указанные федеральные службы возглавляли директора, являющиеся по должности первыми заместителями министра транспорта Российской Федерации, которые назначались на должность и освобождались от должности Правительством РФ по представлению министра транспорта Российской Федерации.

Однако данная структура управления транспортным комплексом просуществовала менее полугода. Указами Президента Российской Федерации от 14 августа 1996 г. № 1176 «О системе федеральных органов исполнительной власти» и № 1177 «О структуре федеральных органов исполнительной власти» самостоятельные отраслевые феде-

ральные службы были упразднены в связи с проводимой реорганизацией государственных органов управления.

В сентябре 1997 г. Федеральная служба речного флота была упразднена, а круг решаемых ею вопросов был передан в ведение Службы речного флота при Министерстве транспорта Российской Федерации. В ведении министерства остались вопросы стратегического развития речного транспорта, подготовка законодательных и нормативных актов, определяющих порядок функционирования речного транспорта, обеспечение отрасли финансовыми ресурсами, тарифной политики в направлениях, где предусматривается тарифное регулирование, координации и осуществления взаимодействия со смежными видами транспорта территориальными органами при обеспечении доставки грузов в районы Крайнего Севера [4].

Таким образом, переход речного транспорта от административно-плановой к рыночной экономике, основанной на различных формах собственности, сопровождался изменением системы государственного управления отраслью.

#### *Литература*

1. Зернов С.Я., Пилипенко Т.В., Павлушкин С.В. Управление на водном транспорте [Электронный ресурс]: учеб. пособие. Новосибирск: гос. акад. транспорта. М., 2001. С. 68
2. Шишкин А.Ф. [О проблемах речного пароходства: интервью с главным специалистом по перевозкам и производственным вопросам Енисейского речного пароходства / записал Е. Ахтамов (19.03.2013.) // Из лич. арх. автора.
3. Рыжова Л.П. Адаптация речного транспорта России к рыночным преобразованиям: автореф. дис. ... д-ра. экон. наук. М., 1998. 50 с.
4. Положение о службе речного флота Министерства транспорта Российской Федерации, утв. Министром транспорта Рос. Федерации С.О. Франком 11 марта 1998 г. URL. 11 марта 1998 г. <http://www.bestpravo.ru/federalnoje/yi-instrukcii/c2k.htm/> (дата обращения: 19.03.2013).

УДК93 314:008

### **ПОВСЕДНЕВНЫЙ БЫТ ЖЕНЩИН КОРЕННЫХ МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ КАК ОДИН ИЗ ФАКТОРОВ СОХРАНЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ КУЛЬТУРЫ**

*М.М. Бояринова, аспирант  
БрГУ, Братск*

*В статье рассматривается положение женщин коренных малочисленных народов Дальнего Востока и Сибири. Анализируются изменения, произошедшие в быте и образе жизни женского населения.*

**Ключевые слова:** положение женщин, пищевые традиции, изменения материальной культуры.

Статус и социальная роль женщины, место, которое она занимает в семье, ее поведенческие мотивы – все это может рассказать или дополнить картину о жизни коренных малочисленных народов Сибири и Дальнего Востока. Положение женщины в семье и обществе – это комплекс вопросов, затрагивающих различные сферы [3]. Статус женщины находится в прямой зависимости от ее

участия в обеспечении материальных потребностей, однако функция деторождения исключает ее из общественной деятельности [3].

Для женщин коренных малочисленных народов, в частности эвенков, домашняя сфера была главным объектом самоактуализации – они шили одежду, готовили пищу и т. п. С ростом благосостояния и регулярным