

ИСТОРИЯ

УДК 94(470)

DOI: 10.18324/2224-1833-2021-1-74-78

Красноярская железная дорога в период перестройки (1985–1991)

Е.А. Ахтамов

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

Статья поступила 05.02.2021, принята 12.03.2021

В статье на примере Красноярской железной дороги рассмотрены проблемы, с которыми столкнулась железнодорожная отрасль в период перестройки. Проанализированы подходы к повышению эффективности работы железнодорожных предприятий, а также результаты реформирования отрасли. Автором делается вывод о том, что, несмотря на возросшие показатели грузоперевозок, те элементы рыночных отношений, которые вводились на предприятиях в форме хозрасчетных отношений, не могли проявиться в полной мере в условиях командно-административной системы.

Ключевые слова: транспортная отрасль; Красноярская железная дорога; перестройка; реформы; хозрасчет.

Krasnoyarsk railway in the period of perestroika (1985–1991)

Е.А. Akhtamov

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

Received 05.02.2021, accepted 12.03.2021

The article covers the problems of railway industry during the period of perestroika on the example of the Krasnoyarsk railway. The approaches to improving the efficiency of railway enterprises, as well as the results of reforming the industry are analyzed. The conclusion is made that, despite the increased indicators of cargo transportation, those elements of market relations that were introduced at enterprises in the form of self-supporting relations could not fully manifest themselves in the conditions of the command-administrative system.

Keywords: transport industry; Krasnoyarsk railway; perestroika; reforms; self-financing.

Транспортная система играет важнейшую роль в экономике страны и региона: делает возможной доставку грузов и людей, обеспечивает производственный процесс, уплотняет экономическое пространство. В Красноярском крае, одном из крупнейших регионов России, транспортная система представлена различными видами транспорта: автомобильным, железнодорожным, речным, авиационным, трубопроводным. Каждая из этих транспортных отраслей прошла длительный путь исторического развития, характер которого на разных этапах определялся как географическими особенностями региона, так и экономической целесообразностью.

Во второй половине 1980-х гг. руководством страны была предпринята попытка реформирования командно-административной системы советского государства с целью ускорения социально-экономического развития. Реформы затронули в

том числе и транспортную отрасль. Целью данной статьи является анализ развития железнодорожной отрасли Красноярского края в период перестройки.

Развитие транспортной отрасли во второй половине 1980-х гг. определялось политикой КПСС, основные направления которой были определены 25 февраля – 6 марта 1986 г. на XXVII съезде и на Пленуме ЦК КПСС 23 апреля 1985 г. На Пленуме было принято решение об ускорении развития страны. Ускорение предполагалось достичь за счет повышения ответственности работников, укрепления дисциплины, а также за счет внедрения достижений науки и техники в производство.

В основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1986–1990-е гг. и на период до 2000 г. было подчеркнuto, что удовлетворение потребностей в топливе, энергии и материалах на 75–80 % должно осуществляться за счет их экономии. На железнодорожном транспорте

намечалось сократить расход топливно-энергетических ресурсов с помощью крупных реконструктивных мероприятий: увеличения длины вторых путей, дальнейшей электрификации железных дорог, завершения перевода парка грузовых вагонов на роликовые подшипники, обновления поездного парка, пополнения его более надежными и мощными машинами. При этом экономии топлива и электроэнергии предполагалось достичь за счет улучшения качественных показателей использования подвижного состава, прежде всего за счет увеличения веса поездов, увеличения нагрузки вагонов, а также показателей производительности локомотивов и вагонов [1, с. 246].

К началу 12-й пятилетки железные дороги действовали в очень напряженном ритме, располагая при этом в основном физически и морально устаревшей техникой. Финансирование железнодорожной отрасли на общероссийском уровне составляло чуть более 2,5 % от общего объема по народному хозяйству. Все ощутимее наблюдалась диспропорция в росте производственных фондов и на транспорте. В то же время, перевозочная работа с начала 1970-х гг. выросла почти на 37 % [1, с. 247], особенно на линиях, связывающих запад и восток, север и юг страны. Почти полностью были исчерпаны резервы, полученные после коренной реконструкции железных дорог в конце 1950-х гг., когда произошел переход на дизельное топливо и электроэнергию. Требовалось реконструировать более 300 станций и узлов, увеличить протяженность сети к 2000 г. до 180 тыс. км. При этом путевое хозяйство находилось в запущенном состоянии, постоянно испытывало недостаток в рельсах, шпалах, креплениях. Также в дефиците находилась техника по ремонту и содержанию пути [2, с. 18].

Повышение производительности труда, намеченное на 12 пятилетку, имело решающее значение. Однако этот рост невозможно было осуществить без дальнейшего совершенствования организации труда и материального стимулирования. Выйти на самые высокие рубежи к 1990 г. по ряду основных технико-экономических показателей было невозможно без глубоких экономических преобразований. Осуществить их предполагалось в три этапа. *Первый этап* — коренное повышение производительности труда и улучшение материального состояния железнодорожников за счет проведения ряда мероприятий с использованием опыта Белорусской дороги. *Второй этап* — переход в 1987 г. на новые условия хозяйствования, которые во многом должны были предопределить работу на полном хозяйственном расчете и самофинансировании. И, наконец, совершить переход к *третьему этапу* — полному хозяйственному расчету и самофинансированию [3, с. 49].

Основой проводимой в отрасли крупномасштабной перестройки стал белорусский метод — принципиально новый шаг в развитии хозяйственного механизма. Метод, впервые примененный в Белоруссии и вследствие этого получивший свое название, предусматривал мероприятия по кооперации и специализации производства, концентрации работ в наиболее технически оснащенных подразделениях, высвобождение части рабочих [4, с. 262]. Метод позволял в короткий срок значительно повысить производительность труда, меньшим по составу штатом выполнить больший объем работы, материально заинтересовать в этом трудовые коллективы.

Эффективность труда предполагалось повысить за счет высвобождения личной инициативы работников. Условия для этого должны были создать хозрасчетные отношения. Если до этого все транспортные предприятия работали в соответствии с плановыми заданиями, то теперь отдельные подразделения предприятий получали некоторую степень хозяйственной самостоятельности и в своей работе должны были ориентироваться на получение максимального дохода: увеличивать объемы работ, снижать затраты. От хозрасчетного дохода должен был формироваться фонд потребления предприятия. Предполагалось, что перевод железной дороги на новые условия хозяйствования позволит к концу пятилетки повысить производительность труда в отрасли не менее чем в два раза по сравнению с заданной, высвободить для нужд народного хозяйства страны более 200 тыс. чел. [5, с. 122].

На основании совместного постановления Госкомтруда СССР, Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства от 15 декабря 1986 г. № 535/2250 Красноярской железной дороге было разрешено проведение в 1987 г. мероприятий по совершенствованию организации заработной платы и введению новых тарифных ставок и должностных окладов в соответствии с постановлением ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС от 17 сентября 1986 г. № 1115 с широким применением опыта Белорусской железной дороги.

Подготовка к вступлению в новый этап перестройки потребовала от коллектива Красноярской железной дороги проведения большой организационной работы. Этот вопрос рассматривался и на расширенном заседании технико-экономического совета дороги, обсуждался на собраниях первичных партийных организаций, на заседаниях президиумов дорожного комитета профсоюза работников железнодорожного транспорта и районных комитетов профессионального союза железнодорожников, а также на пленумах. В работе

над подготовкой интенсификации производства приняли участие руководители дороги, отделений, начальники станций, локомотивных и вагонных депо, дистанций снабжения, сигнализации и связи, других подразделений. Огромную работу проделали экономисты, финансисты, нормировщики [6, л. 43].

Был разработан комплексный план мероприятий по дальнейшей кооперации и специализации производства, укрупнению или ликвидации малодейственных цехов и предприятий. Планом предусматривалась концентрация ремонта в тех депо, которые обладали лучшей базой для проведения ремонта. Были проведены специализация депо по видам ремонта, внедрение поточных и конвейерных линий, повышение уровня механизации и автоматизации на ремонтных работах, концентрация вагонопотоков на крупнейших, хорошо оснащенных сортировочных станциях, которые обеспечивали минимальные простои вагонов, и т. д.

Стоит отметить, что проведение реформы сопровождалось большой разъяснительной работой с коллективами предприятий. Более того, успешность реформы связывалась с повышением сознательности каждого работника на производстве. «Руководители дороги, отделений, предприятий и организаций <...> понимали, что внедрение белорусского метода и переход на самофинансирование может быть осуществлен только в том случае, если каждый работник на своем рабочем месте будет искать и находить ресурсы и источники доходов и прибыли» [7, л. 122].

Для этой цели на предприятиях была организована экономическая учеба. Учеба велась с учетом выполнения государственного плана и социальных обязательств. На занятиях разрабатывались мероприятия по эффективному использованию основных производственных фондов, экономии ресурсов, улучшению организации труда и производства с учетом перехода на широкомасштабный экономический эксперимент. В ходе такой учебы широко использовались материалы о работе дороги, предприятий железнодорожного транспорта.

Большое внимание в коллективах уделялось разъяснению целей, особенностей и условий нововведений, а также задач, которые стояли перед сотрудниками. Упор делался на ввод в действие резервов производства, сокращение потерь рабочего времени, укрепление и повышение ответственности за порученный участок. Практически на всех предприятиях железной дороги были оборудованы специальные уголки и стенды для освещения хода внедрения метода белорусских железнодорожников. При изучении тем пропагандисты широко практиковали материалы депо,

цехов, бригад, анализ конкретных ситуаций, а также коллективные предложения по улучшению работы каждого цеха.

Важным резервом повышения эффективности работы железных дорог явилось строительство подъездных путей. В развитие подъездных путей предприятий и организаций в 11-й пятилетке было вложено почти 2,5 млрд р., построено свыше 4 тыс. км подъездных путей [8, с. 119].

По всей дороге развернулась работа по сокращению простоев вагонов под грузовыми операциями. Создавались единые комплексные бригады, включавшие в себя представителей станций, автомобилистов, речников, представителей промышленных и сельскохозяйственных предприятий.

Мероприятия по внедрению белорусского опыта предусматривали совершенствование технического нормирования, применения прогрессивных форм организации и стимулирования труда. В короткий срок были пересмотрены и внедрены технически обоснованные нормы, отвечающие условиям производства. Проведена перетарификация рабочих с установлением разрядов по Единому тарифно-квалификационному справочнику, пересмотрены все положения о премировании работников. Все это позволило сэкономить средства предприятий и направить их на повышение тарифных ставок и окладов.

На железной дороге стала широко применяться работа машинистов локомотивов без помощников. На этот метод работы в 1987–1988 гг. только на Восточно-Сибирской железной дороге были переведены 710 локомотивных бригад. Для этого кабины локомотивов были оборудованы дополнительными приборами, что должно было позволить машинистам лучше ориентироваться в условиях резко возрастающего объема информации, которую они получали по пути следования.

В ряде депо на машинистов были возложены не свойственные им дополнительные обязанности. Так, машинисты, работавшие без помощников, должны были самостоятельно закреплять вагоны тормозными башмаками, переводить эксплуатационные стрелки. В то же время, правила технической эксплуатации локомотивов запрещали оставлять локомотив на станционных путях в рабочем состоянии без машиниста или его помощника [9, с. 154].

Согласно условиям эксперимента, на железной дороге были сокращены проводники пригородных поездов. Их обязанности по контролю над посадкой и высадкой пассажиров, продаже билетов и некоторые другие функции были переданы локомотивным бригадам. Также на железной дороге были высвобождены работники, охраняющие переезды. За счет оборудования переездов устройствами автоматической сигнализации в

1987–1988 гг. были сокращены 177 дежурных по переездам [1, с. 256].

В начале 1987 г. почти на треть был сокращен аппарат управления. Перевод составителей на одиночную работу, локомотивных бригад на обслуживание тепловоза одним машинистом, перевод переездов после их технического переоснащения в число неохраняемых, расширение зон технического обслуживания, совершенствование организации труда — осуществление этих и других мероприятий позволило только в первом полугодии 1987 г. высвободить 2 175 чел. При этом годовая экономия фонда заработной платы составила 6 млн р. [1, с. 257].

Стоит отметить, что в этот период условия работы и сами хозрасчетные отношения подвергались постоянному анализу и корректировке. Так, при анализе недостатков сдельно-премиальной системы оплаты труда был сделан вывод о сложности ведения учета выполненных работ при укрупненных нормах, поскольку это приводило к припискам и не стимулировало высокопроизводительный труд. В результате было решено перевести на бригадную форму оплаты труда всех рабочих, включая руководителей среднего звена, т. е. размер оплаты труда был поставлен в зависимость от результатов работы всей бригады. Мастера получили больше внимания уделять контролю качества ремонта, так как были освобождены от составления нарядов.

Стоит отметить, что хозрасчетные отношения действительно побуждали трудовые коллективы работать эффективнее. Введение хозрасчетных отношений на железной дороге, благодаря их постепенному совершенствованию, положительно сказалось на работе отрасли.

По результатам 1989 г., в связи с переходом на подряд, на Красноярской железной дороге возросло качество ремонта, на 9 % выросла производительность труда [10, с. 14]. Динамику грузоперевозок разными видами транспорта в Красноярском крае во второй половине 1980-х гг. можно посмотреть в таблице.

Отправление грузов по видам транспорта общего пользования, млн т

Вид транспорта	1980 г.	1985 г.	1990 г.	1991 г.
Железнодорожный	54,7	65,7	86,1	87,2

Источник: [11].

Стоит отметить, что при переходе предприятий на эксперимент не всегда учитывались их прежние экономические показатели и достижения по производительности труда. В результате предприятия, изначально имевшие низкую производительность труда и большие затраты на производство, оказывались в более выгодном положе-

нии. Так до внедрения эксперимента белорусские связисты имели производительность труда значительно меньшую, чем их коллеги в Сибири.

Также возросшие показатели грузовых и пассажирских перевозок были достигнуты не только благодаря применению новых методов хозяйствования, но и целому ряду благоприятных условий: устойчивой работе предприятий промышленности, возросшей подвижности населения. В 1988 г. недостатки нового хозяйственного механизма проявились как во взаимодействии с другими отраслями и территориальными органами управления, так и во внутриотраслевых отношениях: повышение цен на поставляемую железнодорожному транспорту технику, ослабление централизованного материально-технического обеспечения, принятие в ряде регионов решений, ущемляющих экономические и социальные интересы железнодорожных предприятий.

Не полностью было отрегулировано планирование перевозок грузов. Понятие «госзаказ» на перевозке грузов для железнодорожного транспорта, в отличие от промышленности, во многом носило условный характер. Объемы перевозки грузов, входящих в госзаказ, планируемые министерствами и ведомствами-грузоотправителями в целом на год, содержали в основном предположительные данные без указания корреспонденций грузопотоков. Когда же дело доходило до непосредственного исполнителя — конкретной станции, распределение этих объемов по периодам года и дорогам чрезвычайно затруднялось.

Закон о государственном предприятии предусматривал полную самостоятельность предприятия как социалистического производителя. Но даже промышленные предприятия столкнулись со многими недоработками закона. В железнодорожной же отрасли, где обособление производственных звеньев носит условный характер, а их производственно-финансовая деятельность не может быть полностью автономной, это проявилось в еще большей мере. На транспорте в целом и на железнодорожном в частности хозрасчетные критерии играли ограниченную роль, а взаимоотношения между предприятиями и министерством строились на основе административного подчинения. Для эффективного централизованного управления перевозочным процессом, комплексного развития материально-технической базы железной дороги необходимо было устанавливать твердые задания по наиболее важным показателям, от выполнения которых зависела устойчивая и слаженная работа всего железнодорожного транспорта и других отраслей народного хозяйства.

Таким образом, следует отметить, что, несмотря на возросшие показатели работы отрасли,

полностью раскрыть потенциал хозрасчетных отношений как метода экономического стимулирования работников в ходе реформы не удалось – существовавшая система перераспределения хозрасчетного дохода между предприятиями и министерствами деформировала принципы рыночных отношений. Также нерешенным

оставался вопрос о связи оплаты труда с конечными результатами деятельности. Вместе с тем, в этот период в результате внедрения хозрасчетных отношений в железнодорожной отрасли и других отраслях народного хозяйства Красноярской железной дорогой были достигнуты наивысшие показатели грузоперевозок.

Литература

1. Железнодорожный транспорт Вост. Сиб.: из XIX в XXI век. В 2-х т. / под общей ред. В.Г. Третьякова. Иркутск: Изд-во Облмашинформ, 2001. Т. 2. 480 с.
2. Харламова Ю.А. Рос. железнодорожный комплекс: политический анализ: моногр. М.: НИЦ ИНФРА, 2016. 182 с.
3. Чекменев А.П. Рыночные отношения в системе железнодорожного транспорта Вост. Сиб. в 1985-1990 гг. // Изв. Иркутского гос. ун-та. Сер. История. Иркутск. 2015. Т. 14. С. 48–57.
4. Стальное звено Транссиба: 100 лет Красноярской ж. д. 1899-1999 / сост. В.В. Чагин, В.Г. Саклаков. Красноярск: Кн. изд-во, 1998. 464 с.
5. Корчин В.А., Юрлов Н.А. По шпалам из века в век. Очерки истории путевого хоз-ва Красноярской ж. д. (1893-2011). Красноярск: ООО «Удачный экспресс»; ПИК «Офсет», 2011. 304 с.
6. Годовые отчеты по основной произв. деятельности за 1987 г. Гос. архив Красноярского края (ГАКК). Ф.Р. 2381. Оп. 1. Д. 1027. Л. 43.
7. Протоколы заседаний Управления Красноярской ж. д. ГАКК. Ф.Р. 2381. Оп. 1. Д. 1009. Л. 122.
8. Аксененко Н.Е., Липидус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. М.: Транспорт, 2001. 335 с.
9. Рагозин В., Никотин Ю., Белов В. В центре Транссиба. 110 лет Красноярской ж. д. Красноярск: ООО «Издательская группа «Всем, всем, всем!». 2008. 320 с.
10. Оценка социально-экономического состояния Красноярского края за годы реформ (Аналитическая записка). Красноярский краевой комитет гос. стат. Красноярск, 1999. 136 с.
11. Народное хоз-во Красноярского края в 1991 г.: стат. ежегодник. Госкомстат Рос. Федерации. Красноярское краевое управление стат. Красноярск, 1992. 306 с.