

УДК 94(571.17)''1965/1991'':656

ОРГАНИЗАЦИЯ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В 1965 – 1991 гг.

С. Е. Мишенин

ORGANIZATION OF COMBINED TRANSPORTATIONS IN WESTERN SIBERIA IN 1965 – 1991

S. E. Mishenin

Статья обосновывает необходимость организации смешанных перевозок на уровне регионального руководства, выявляется начало этого процесса в Западной Сибири, основные формы его организации на уровне региона, наиболее активные структуры, работающие в этом направлении.

The paper proves the necessity for combined transportations at the level of the regional authorities. It addresses the beginning of this process in Western Siberia, the main models of its organization at the level of the regional authorities and the most effective structures working in this direction.

Ключевые слова: смешанные перевозки, единый технологический процесс (схема) перевозок грузов, выбор маяка движения, «эффект домино» в организации распространения, институты организации перевозок, «горизонтальные» договорные отношения, координация работы.

Keywords: combined transportations, unified technological process (scheme) of freight transportation, choice of the guide of the process, «knock-on effect» in the organization of dissemination, institutes of organizing transportations, «horizontal» contract relations, coordination of activities.

Одним из резервов повышения уровня грузооборота в СССР стало развитие смешанных перевозок. Их стимулировали многие обстоятельства. Среди них были как естественные (это меридианное направление главных сибирских рек, тогда как основные железнодорожные магистрали имели широтное направление; охват бассейнами водных магистралей практически всего региона), так и социальные или искусственные (государственная собственность на основные средства производства, плановое регулирование развития, активное развитие – хотя и крайне недостаточное – сети подотраслей транспорта) факторы. В силу этих факторов и технологических особенностей каждой из подотраслей каждая из них занимала свою «нишу» в транспортном процессе. Комбинирование их преимуществ позволяло компенсировать издержки каждой. Это вело к сокращению общественных затрат на перемещение продукта и уменьшило долю совокупного общественного труда на единицу транспортной продукции [38, с. 24].

Важным видом смешанных перевозок было взаимодействие между дорогами единой государственной системы. Это взаимодействие осуществлялось на основе единой технологии осуществления единой министерской технологии магистральных перевозок. Железнодорожные структуры Западной Сибири объективно находились в центре сети дорог СССР и граничили (на западе) с несибирскими отделениями Свердловской железной дороги, на востоке – с Красноярской железной дорогой, на юго-западе – с дорогами Казахстана (до 1979 г. – с Казахской, а с 1977 г. – с Алма-Атинской).

В условиях общего ведомственного подчинения принципиальных институциональных барьеров не наблюдалось. Здесь была другая проблема: соблюдение графика движения поездов. Это соблюдение, как показывали источники, больше зависело от напряженности движения, от состояния сети магистралей, от «человеческого» фактора исполнения нормативных документов.

Сложнее было дело с отношениями со смежниками перевозочной работы, где приходилось преодолевать межведомственные барьеры. Своеобразие перевозочной работы в этом плане благодаря механизму, запущенному реформой 1965 г., заключалась в том, что государственный план и режим работы советской поздней системы давали лишь общие параметры работы. Принципиально важно: это происходило не на уровне права с соответствующими санкциями, а больше на уровне идеологических установок. Соответственно, структуры, в частности, железнодорожные и связанные с ними, чтобы заработать, вынуждены были искать дополнительные каналы взаимодействия. Проблемой стало согласование действий. В этом заключался механизм недиалектического отказа от административно-командной системы управления. Так формировалась новая система взаимоотношения. Чисто условно ее можно именовать административно-рыночной. При этом первую половину определения отражала практически прежняя управленческая «вертикаль» включающая в себя «вертикали» государства и огосударствленных общественных объединений (КПСС, ВЛКСМ, профсоюзы и т. д.) с «горизонтальными» «перекрытиями» политического ядра – КПСС. Но в отличие от 1930 – 1950-х гг. в духе прозападной практики все активнее проводилась работа по «разграничению» функций каждой их ветвей. Еще раз подчеркиваем: в отличие от западной практики основанием служило не жесткое правовое поле с разнообразными формами соответствующей ответственности, а теоретико-идеологические пожелания. Это не способствовало воспитанию взаимного контроля, а создавало сложную конструкцию политических договоренностей и обязательств, выполнение которых более всего зависело от политической воли. Исполнительское звено в этом контексте оставалось относительно пассивным.

В плавне вышеизложенного среди транспортных линий особый интерес привлекают «смешанные» перевозки – организованное следование груза сначала

на одном виде транспорта, а затем организованная передача его для дальнейшего следования на другом. При этом смена грузоперевозчика довольно часто перекладывалась с плановых органов на согласование транспортных ведомств и местной власти.

Для анализа в контексте включения железнодорожного транспорта в горизонтальные связи выберем следующие вопросы:

- организация смешанных перевозок в Западной Сибири в 1965 – 1991 гг.;

- опыт согласования автомобильного и железнодорожного транспорта в Западной Сибири в 1965 – 1991 гг.;

- организация взаимодействия железнодорожного и речного транспорта в Западной Сибири в 1965 – 1991 гг.;

- эффекты и парадоксы смешанных перевозок в Западной Сибири в советской системе хозяйствования в 1965 – 1991 гг.

В этой статье в центр внимания поставим саму организацию смешанных перевозок в Западной Сибири в 1965 – 1991 гг.

На стадии зарождения советской системы перевозок последние планировались из центра (системы совнархозов – наркоматов – министерств – совнархозов). До тех пор, пока объемы перевозок были сравнительно невысоки, пока заработали методы прямого внеэкономического регулирования экономическими процессами, такая система работала. Но усложнение производственного аппарата, роста объемов его работы, стабилизации системы (а она шла через свою либерализацию) и «революция в доходах» создали возможность и потребность в регулировании экономических процессов на местах.

Реформа 1965 г. активизировала сложный процесс стирания межведомственных барьеров. Оформляться новая тенденция стала не сразу. Не случайно чертой организации перевозочного процесса 1970-х гг. стало развитие «горизонтальных» связей между смежниками на транспорте. Спустя 30 лет трудно установить персонального инициатора этого процесса. Но хорошо просматривается структурный организатор – КПСС. Посмотрим, насколько полно и эффективно смогла она выполнить эту функцию.

По всей видимости, логика процесса была такова: сначала появились отдельные факты фрагментарного согласования перевалки грузов с одного вида транспорта на другой, потом система взяла это в свой актив. Функцию координации объективно взяли на себя местные органы КПСС. Это в полной мере проявилось и в Западной Сибири. Насколько этот прием оказался эффективен, посмотрим в этом материале.

С 1962 г. речники и железнодорожники Новосибирска начали работать по единому технологическому процессу. С 1975 г. к ним присоединились автомобилисты в лице автоколонны № 1231. Для улучшения перевозочного процесса и повышения его надежности партнеры совместными усилиями построили сквозную автодорогу, связавшую речной порт и станцию Новосибирск-Товарный [28, с. 1].

Конечно, подобные примеры имели место в других районах страны. Но действенность их была различной, масштабы распространения не столь значи-

тельны. И вот здесь сработал «субъективный фактор»: ощущая объективную потребность в такой форме работы, аппарат ЦК КПСС, проанализировав ситуацию на транспорте, выбрал наиболее яркий пример. Так был сформирован повод к активизации процесса.

Это был типичный прием руководства. В нем соединялись различные приемы менеджмента: выбор маяка, создание некоторой пиар-среды, применение «эффекта домино», попутная корректировка действия (до применения «ручного управления»).

На уровне ЦК КПСС в соответствующих постановлениях были зафиксированы магистральные направления: укрепление содружества между моряками, железнодорожниками, автомобилистами и речниками по примеру Ленинградского транспортного узла, Черноморского морского пароходства, Одесско-Кишиневской железной дороги и Одесского областного производственного управления грузового автомобильного транспорта [12, л. 3]. Постановления принимались в 1975 – 1978 гг.

Они были нацелены на экономию транспортных средств путем завершения перевода железнодорожного транспорта на электрическую и дизельную тяги, механизации погрузочно-разгрузочных работ и согласованной работы разных видов транспорта и тем самым оптимизацию транспортных перевозок [17, л. 24, 91; 18, л. 50 – 54].

В порядке его исполнения региональные областные, краевые комитеты КПСС на своих заседаниях рассмотрели его и в соответствии со своими региональными особенностями приняли свои соответствующие решения [4, л. 19 – 20]. Для организации таких связей требовались серьезные усилия хотя бы потому, что «штатными» инструкциями 1960 – 1980-х гг. были определены далеко не все параметры. Жизнь рождала свои проблемы.

Вопросы об оптимизации схем перевозки товаров стали занимать все больше времени в работе органов власти на местах, особенно обкомов и облисполкомов. Это были довольно специфические вопросы как на уровне управленческих структур, на уровне работников-исполнителей, на уровне создания взаимодополняемых машин и оборудования [5, л. 5]. Он были нацелены на экономию транспортных средств путем механизации погрузочно-разгрузочных работ и согласованной работы разных видов транспорта и тем самым оптимизацию транспортных перевозок [17, л. 24, 91; 18, л. 50 – 54].

Для их решения вполне органично (в условиях неразвитости свободных «горизонтальных» договорных отношений) подходили структуры КПСС, профсоюзов, ВЛКСМ. Ядровым звеном была КПСС, используя свое положение в советской политической системе, она встала на путь образования «неуставных» структур. Так, при Междуреченском горкоме КПСС был образован координационный совет по добыче, отгрузке и транспортировке угля, по борьбе с перепростоями подвижного состава [29, л. 90]. Выход нашли в организации межведомственных комиссий по рационализации перевозок. Такая комиссия и была создана, например, при Кемеровском областном комитете Совета депутатов трудящихся [5, л. 5].

Практика соревнования смежников по перевозке оформилась так. В Томской области обком КПСС разрабатывал программу развития перевозок. На очередной год заключали договор. В нем обычно были пункты о технологии перевозочной работы: создание укрупненных маршрутов для речных транспортировок грузов. Под такой способ попадали пиломатериалы, разборные деревянные дома, каменный уголь, сборный железобетон. Отдельные позиции были связаны с увеличением перевалки грузов по прямому варианту (вагон – судно или судно – вагон). Общий объем такого способа перевалки превышал 60 % общего объема грузовой работы. Договорами предусматривалась организация единых сквозных диспетчерских смен на Новосибирском и Томском транспортных узлах [25, с. 1; 15, с. 3 – 7].

Развернулось соревнование для организации слаженной работы смежников в Алтайском крае – строителей, станций, хлебоприемных пунктов, предприятий промышленного железнодорожного транспорта, Барнаульского речного порта [35, л. 74].

Бийский узел, сочетавшие в себе железнодорожный, речной и автомобильный виды транспорта, применял опыт работы Ленинградского транспортного узла. В плане взаимодействия этих видов и оптимизации затрат на базе Бийского речпорта в межнавигационный период 1978 – 1979 гг. была организован филиал городской товарной станции по разгрузке вагонов [32; 29; 30].

Специфической формой работы партийных органов была координация работы железнодорожников и их смежников. В Алтайском крае, например, таковыми были Алтайское отделение Западно-Сибирской железной дороги и Крайсельхозуправление, предприятия Быстроистокского и Поспелинского районов [33, л. 13].

Кемеровский обком КПСС утвердил областную координационную комиссию по транспорту под председательством 2-го секретаря обкома КПСС. Предметом ее работы были определены такие направления, как согласование деятельности всех видов транспорта, сокращение простоя транспортных средств, обеспечение их сохранности, укрепление трудовой дисциплины, организация и контроль над выполнением постановлений ЦК КПС и Совета Министров СССР по вопросам развития смешанных перевозок. Заседания проводились 1 раз в квартал [4, л. 19 – 20].

В ответ Новокузнецкий горком КПСС Кемеровской области 10 ноября 1978 г. рассмотрел вопрос о реализации постановления, обратил внимание на необходимость строго соблюдения установленных схем грузопотоков, на взаимодействие с автомобильным транспортом, на необходимость участия в этом и органов народного контроля. В Новокузнецкой городской парторганизации выполнение постановление было возложено на транспортный отдел горкома КПСС [3, с. 77 – 79].

В условиях потери таких действенных рычагов, как политизации бездействия на личном уровне и уровне организаций, слабых возможностях экономического стимулирования работы, в Омске пошли по испытанному пути. С 1978 г. станции Омск-пассажирская и Карбышево-1 работали по единой техноло-

гии с Омским портом 7 месяцев в году. Это означало слаженную работу по перевалке грузов с вагонов на баржи и суда в речном порту и транспортировку их к месту назначения обычно вверх по Иртышу и Оби [19, л. 13 – 14]. Решением 17 июля 1979 г. бюро Омского обкома КПСС была образована новая административная надстройка. Выход нашли в образовании Комиссии по координации работы транспорта при обкоме КПСС [20, л. 22 – 25]. Весной Иртышское речное пароходство для бесперебойного следования контейнеров закрепило специальные суда. Но полной согласованности в работе между железнодорожниками и речниками достичь не удалось. Простой сохранились, грузооборот замедлялся, а штрафы не помогали [21, л. 13 – 16].

Удалось создать единую технологическую цепь в зоне действия Ленинского и Кировского районов г. Омска, Омского речного порта, железнодорожных станций Омск-пассажирская и Карбышево-1. Это позволило производительность труда поднять в 1,5 раза. В период навигации 1979 – 1980 гг. в порту выгружалось до 38 тыс. вагонов, простой вагонов снижался на 0,6 часа. Это позволило освободить до 5 тыс. вагонов [19, л. 13 – 14]. Доля контейнерных перевозок в 1980 г. Поднять на 143 %. За годы X пятилетки с железнодорожного на автомобильный транспорт перебросить до 202,6 тыс. т грузов [19, л. 14].

В авангарде этого процесса шла смена № 1 станции Омск-пассажирская, где маневровым диспетчером работал С. Антонов и старший приемосдатчик З. Бурузная и бригада портовых рабочих Э. Зифермана, сменная бригада Кировского грузового района Н. Скуратова, экипажи «Рейдового-655», РТ-667, РТ-177 [2, с. 1].

Для координации работы железнодорожного, речного и автомобильного транспорта, обеспечения согласования их работы 28 апреля 1978 г. Омский обком КПСС и областной исполнительный комитет Совета народных депутатов образовали специальную комиссию по координации работы железнодорожного, речного и автомобильного транспорта под председательством 1-го председателя исполкома областного Совета народных депутатов В. А. Карпенко. В составе комиссии из 11 членов были заведующий промышленно-транспортным отделом обкома КПСС В. Н. Гусевым и начальником Омского отделения Западно-Сибирской железной дороги Р. А. Бикбавовым, начальник областного транспортного (автомобильного) управления, начальник Иртышского речного пароходства [22, л. 19, 60].

26 мая 1978 г. Омской обком КПСС переутвердил эту комиссию, заменив в ней председателя, который одновременно был зампредседателя облисполкома Совета народных депутатов В. И. Никоновым. Мотив документы не называли. К 1 июня 1978 г. эта комиссия должна была разработать предложения по внедрению Ленинградского опыта в области [17, с. 93 – 94].

Поэтому для минимизации этих явлений создавались сквозные смены, согласовывались социалистические обязательства [10, л. 34]. Но постановление Новосибирского бюро обкома КПСС от 3 апреля 1978 г. отмечало, что эти структуры работали плохо

или не создавались. Выход видели в попытке образовать областную комиссию по координации работы различных видов транспорта [10, л. 34].

Но в силу разных причин (ведомственные барьеры, низкий уровень глобального экономического мышления) эти пути реализовывались с трудом, что в немалой степени снижало эффективность советской экономики на уровне регионов и страны в целом [6, с. 65].

В декабре 1978 г. был проведен пленум правлений НТО водного, железнодорожного и автомобильного транспорта. Была обсуждена работа Новосибирского транспортного узла по единой технологии и ее дальнейшему совершенствованию с учетом опыта ленинградских транспортников. В результате был разработан и утвержден договор и творческом содружестве между правлениями транспортных организаций.

В результате его выполнения коллективы Западно-Сибирской железной дороги, Западно-Сибирского речного пароходства и автопредприятия накопили интересный опыт. Особенно выделялся опыт станции Новосибирск-Товарный и Новосибирский речной порт.

Разрабатывались единые планы-графики подхода грузов. Отрабатывались каналы своевременного обмена информации о подходе груза (информационное бюро Новосибирского отделения Западно-Сибирской железной дороги передавало предварительную информацию о маршрутах и группах вагонов за 10 часов и более). Создались базы накопления грузов в межнавигационный период, обмен (в случае необходимости) кранами. Формировались единые комплексные смены станции, порта и автопредприятия (Новосибирский узел). Разрабатывались единые условия социалистического соревнования, которые учитывали взаимодействие ведомств. Проводились ежемесячные технические межведомственные совещания руководителей транспорта.

Так, станция Новосибирск-Товарный и речной порт выработали единый технологический процесс перевалки грузов. Их руководством были разработаны графики перевалки по прямому варианту «вагон – судно» и «судно – вагон» для перевозки угля, труб, щебня, железобетонных изделий и других материалов. Работу возглавили со стороны Западно-Сибирской железной дороги начальник грузовой службы Е. Я. Гендлин, главный инженер дороги П. Ф. Мысик. Со стороны автомобилистов работу возглавил начальник Западно-Сибирского территориального транспортного управления Н. П. Брайко, со стороны речников – заместитель начальника Новосибирского речного порта А. М. Якубенко.

Новосибирск, Томск и Омск стали крупными узлами переработки грузов. Только за первое десятилетие освоение Тюменского севера объем перевалки грузов через Новосибирский речной порт увеличился на 70 %. И это произошло без дополнительного развития станции и порта, только за счет организационных мероприятий.

Но помимо желаемого эффекта в совместной работе формировались и парадоксы. Среди них была проблема координации работы между транспортниками и многочисленными грузоотправителями и грузо-

получателями. Вытекающей из нее проблемой была работа с разной тарой, поступающей из разных районов страны. Недостаточно отлаженной оказалась система информации, что не давало возможность планировать работу на ближайшие 2 – 3 суток [26, с. 1].

На Алтае сложилось тесное сотрудничество между железнодорожной станцией Барнаул, Барнаульским речным портом и автоколонной № 1245. С 1978 г. между ними заключался договор о социалистическом соревновании, на базе которого происходила координация работы разных видов транспорта. Таким образом обрабатывалось до 60 % общего объема грузов, проходивших через отделение. И это был не предел [27, с. 2].

18 января 1981 г. состоялась научно-практическая конференция, посвященной эффективности использования смежных видов транспорта, проходившей в Новосибирском Дворце железнодорожников. В обсуждении вопросов приняли участие ученые из ряда транспортных вузов: Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта, Новосибирском институте инженеров водного транспорта и др. В итоге работы приняты рекомендации:

- в основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1981 – 1985 гг. и на период до 1990 года» необходимость улучшить координацию всех видов транспорта,

- совершенствование единого технологического процесса, развитие социалистического соревнования за повышение эффективности использования транспортных средств [26, с. 1].

В Кемеровской области была образована межведомственная комиссия по рационализации перевозок при областном совете народных депутатов [8, л. 5].

В апреле 1980 г. на Кемеровской железной дороге была создана группа по рационализации перевозок в количестве 3-х человек в составе дорожной технологической лаборатории грузовой службы. Она занималась разработкой схем перевозок [8, л. 11].

В 1980 г. на Барнаульском транспортном узле был применен Ленинградский опыт образования сквозных смен: железнодорожников, речников и автомобилистов [34, л. 2].

При Алтайском крайком КПСС примерно в 1980 г. была образована комиссия по координации развития всех видов транспорта, а в городах и районах действовали оперативные группы, активизировалась деятельность народного контроля [34, л. 1].

Специфической формой работы партийных органов была координация работы железнодорожников и их смежников. В Алтайском крае, например, таковыми были Алтайское отделение Западно-Сибирской железной дороги и Крайсельхозуправление, предприятия Быстроистокского и Поспелинского районов [32, л. 13].

Для развития содружества разных видов транспорта была привлечена научная общественность, которая была организована в отраслевых НТО: НТО водного, железнодорожного и автомобильного транспорта. По примеру организаций КПСС и профсоюзов, НТО тоже заключали между собой договора о творческом сотрудничестве. Такая практика начала вне-

дяться с 1979 г. договор определял общие направления совместных исследовательских работ. Тогда это были совершенствование единого перевозочного процесса в Новосибирском транспортном узле, образование творческих групп трех смежных правлений НТО для выполнения проблем, предусмотренных планом работы по узлу. Средством стала разработка личных и коллективных (групповых) творческих планов, направленных на совместное решение вопросов, связанных с совершенствованием перевозочного процесса, публикация совместных статей в ведомственных журналах, а также брошюр [14, с. 1].

Острый дефицит перевозочных средств на Севере Тюменской области, прирост объемов перевозимых грузов, «затоваривания» грузами северных железнодорожных станций зимой 1979 – 1980 гг. заставило Министерство нефтяной промышленности развивать вахтовый метод привлечения водителей на работу. Шоферов привлекали из Омска, Новосибирска, Челябинска и других городов.

Используя преимущества плановой государственной системы, министерство добилось (а важность бесперебойной работы промыслов была очевидна) всей годовой поставки 1980 г. в первом квартале. И сразу вывело новые автомобили на зимники [13, с. 1]. В подкрепление этого решения газета «Тюменская правда» (а это, напомним был орган Тюменского обкома КПСС, занимавший место в «вертикали» партийного руководства страны) организовал рубрику «Грузам нефтяников – зеленую улицу», в котом давались примеры эффективной работы автомобилистов [16, с. 1].

Проявлялась тенденция к ведомственности в организации системы. Это проявлялось даже в определении соотношения веса и объема для разных видов груза. Проблемой во взаимодействии железнодорожного транспорта и его потенциальных клиентов был и несоответствие веса одного объема. Так, 1 куб. м антрацита в разных подотраслях транспорта имел различный вес: в морском – 1,8 т, на железнодорожном – 0,85 т, в автомобильном – 0,8 т [30, л. 3]. Это осложняло координацию на транспорте, оформление перевозных документов.

Список использованных источников и литературы

1. Гудок. – 1986. – 4 июня.
2. Вставский, Г. Деловое сотрудничество докеров и путейцев Омска / Г. Вставский // Водный транспорт. – 1988. – 6 авг.
3. ГАКО. Ф. П-74. Оп. 18. Д. 12.
4. ГАКО. Ф. П-75. Оп. 29. Д. 132.
5. ГАКО. Ф. Р-1207. Оп. 1. Д. 555.
6. ГАНУ. Ф. П-61. Оп. 23. Д. 17.
7. ГАНУ. Ф. П-4. Оп. 80. Д. 184.
8. ГАКО. Ф. Р-1207. Оп. 1. Д. 555.
9. ГАНУ. Ф. П-4. Оп. 80. Д. 19.
10. ГАНУ. Ф. П-4. Оп. 80. Д. 184.
11. ГАНУ. Ф. П-4. Оп. 80. Д. 295.
12. ГАСПИТО. Ф. П-124. Оп. 209. Д. 45.
13. Грузам нефтяников – зеленую улицу [Передовая] // Тюменская правда. – 1980. – 2 апр.
14. Договор о творческом содружестве Западно-Сибирского бассейнового, дорожного и Новосибирского областного правлений НТО водного, железнодорожного и автомобильного транспорта по дальнейшему совер-

Отдел планирования грузовой службы ежегодно разрабатывал мероприятия по передаче короткопробежных перевозок автотранспорту. Этот план утверждался областными организациями. Но для реализации его не хватало автотранспорта, необходимой для этого сети дорог с твердым покрытием, особенно в Тюменской области [37, с. 93]. Ощущался дефицит политической воли на исполнение установок высших органов государства и КПСС. Поэтому между объемом предъявленных грузов к автомобильным перевозкам реально принималась небольшая часть. Например, по Тюменской области эта часть составляла в 1980-х гг. 3 – 7 % [37, с. 93].

Новосибирский областной исполнительный комитет Совета народных депутатов утвердил мероприятия по максимальному переключению короткопробежных перевозок металлолома с железной дороги на автотранспорт. Но ПО «Сибсельмаш», завод «Сибтекстильмаш» не сокращали нерациональные перевозки [1, с. 2].

Таким образом, для решения проблем управления смешанными перевозками (а эти проблемы касались преодоления межведомственных барьеров) применялись традиционные для советского хозяйственного механизма рычаги. Наиболее востребуемыми из них были разработка планов и графиков, наблюдение процесса их выполнения (мониторинг выполнения графиков), институциональные средства (образование комиссий, штабов, советов, процедура заслушивания вопросов, отчетов руководителей, нарушавших график мероприятий и т. д.), формирование и мобилизация энтузиазма работников. Регулярность функционирования этих механизмов призвана была гарантировать вертикаль КПСС. Такие меры позволили развернуть новые (по отношению к предшествующему периоду) процессы в Западной Сибири.

Однако эти меры нейтрализовались слабостью контроля, слабой волей руководства практически на всех этапах власти. В этих условиях удачные решения в отдельных структурах не меняли общую тенденцию движения к кризису.

- шенствованию работы Новосибирского транспортного узла // Западносибирский железнодорожник. – 1979. – 13 янв.
15. Драчев, П. Т. Грузы для севера / П. Т. Драчев, В. М. Крюков. – Томск: Кн. изд-во, 1988.
 16. За словом – дело // Тюменская правда. – 1980. – 4 апр. / Грузам нефтяников – зеленую улицу.
 17. ИАОО. Ф. П-17. Оп. 1а. Д. 2797.
 18. ИАОО. Ф. П-17. Оп. 1а. Д. 2799.
 19. ИАОО. Ф. П-17. Оп. 1а. Д. 3692.
 20. ИАОО. Ф. П-17. Оп. 1а. Д. 3134.
 21. ИАОО. Ф. П-17. Оп. 1а. Д. 3460.
 22. ИАОО. Ф. П-17. Оп. 1а. Д. 4173.
 23. ИАОО. Ф. П-17. Оп. 1а. Д. 4174.
 24. ИАОО. Ф. П-17. Оп. 1а. Д. 2797.
 25. Крепить содружество речников и железнодорожников! // Западносибирский железнодорожник. – 1974. – 12 марта.
 26. Крепить содружество смежников: по материалам научно-практической конференции, посвященной эффективности использования смежных видов транспорта, проходившей в Новосибирском Дворце железнодорожников 18 января 1981 г. // Западносибирский железнодорожник. – 1981. – 20 янв.
 27. Поляков, В. Транспорт: координация сил / В. Поляков // Западносибирский железнодорожник. – 1978. – 24 авг. / По примеру ленинградцев.
 28. Поповский, В. Плечо смежника / В. Поповский // Западносибирский железнодорожник. – 1979. – 13 янв.
 29. РГАСПИ. Ф. М-1. Оп. 35. Д. 226. Л. 90.
 30. Филатов, А. Парадоксы учета / А. Филатов // Гудок. – 1969. – 15 апр.
 31. ЦХАФАК. Ф. П-1. Оп. 127. Д. 171.
 32. ЦХАФАК. Ф. П-1. Оп. 127. Д. 209.
 33. ЦХАФАК. Ф. П-1. Оп. 127. Д. 216.
 34. ЦХАФАК. Ф. П-1. Оп. 133. Д. 81.
 35. ЦХАФАК. Ф. П-1. Оп. 143. Д. 182.
 36. Чуркин, К. А. Партийное руководство развитием содружества коллективов транспортных предприятий Западной Сибири (1971 – 1980 гг.) / К. А. Чуркин // Вклад вузовской науки в дело усиления НТП и социального прогресса: тезисы докладов юбилейного научно-практической конференции, г. Омск 8 – 10 декабря 1986 г.; редкол. П. П. Бобров (отв. ред.) [и др.]. – Омск: ОГПИ, 1986.
 37. Шиманович, Г. М. История грузовой службы Свердловской железной дороги 1936 – 2001 гг. / Г. М. Шиманович, Г. М. Штейнфер. – Екатеринбург: СВ-96, 2003.
 38. Шипко, Н. И. Организация смешанных железнодорожно-водных сообщений в восточных районах страны / Н. И. Шипко // Материалы к XXII научной конференции кафедр общественных наук; редкол.: П. С. Абоянов, А. А. Ефимов. – Новосибирск, 1966.

Информация об авторе:

Мишенин Сергей Евгеньевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры новейшей отечественной истории факультета истории и международных отношений КемГУ, 8(3842)726905, 8-903-068-76-76, s-e-m-57@mail.ru.

Sergey E. Mishenin – Candidate of History, Assistant Professor at the Department of Contemporary Russian History, Kemerovo State University.