

ТРУДОВЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ПЕРСОНАЛА ЗСЖД КАК ФАКТОР РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА В 1981–1985 ГГ.

Валерий Витальевич Балахнин

Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС), 630049, Россия, г. Новосибирск, ул. Д. Ковальчук, 191, старший преподаватель кафедры истории и политологии, тел. (913)986 6671, e-mail: marinab460@yandex.ru

В статье рассматривается опыт организации и реализации трудовых инициатив персонала Западно-Сибирской железной дороги в первой половине 1980-х гг., направленный на решение задач, связанных с наращиванием грузооборота железнодорожного транспорта в одиннадцатой пятилетке при определенном дефиците сети путей сообщения, характерных для Сибири и Дальнего Востока и сегодня. В деле повышения производительности труда, экономии топлива, электроэнергии и эффективного использования подвижного состава одним из важных моментов стал поддержанный на дороге московский почин по вождению тяжеловесных и длинносоставных поездов, что давало возможность значительно повысить пропускную способность без увеличения числа поездов. Поиск оптимального варианта по грузоподъемности и количеству вагонов в составе стал предметом напряженной работы коллектива Западно-Сибирской магистрали.

Ключевые слова: Западно-Сибирская железная дорога, 1981-1985 гг., трудовые инициативы, длинносоставные поезда, железнодорожники

LABOR INITIATIVES OF THE PERSONNEL OF THE WESTERN SIBERIAN RAILWAY AS A FACTOR IN SOLVING THE PROBLEM OF TRANSPORT DEVELOPMENT OF THE REGION IN 1981–1985

Valery V. Balakhnin

Siberian State Transport University, 191, D. Kovalchuk St., Novosibirsk, 630049, Russia, Senior Lecturer, Department of history and political science, phone: (913)986-66-71, e-mail: marinab460@yandex.ru

The article discusses the experience of organizing and implementing labor initiatives of the personnel of the West Siberian Railway in the first half of the 1980s, aimed at solving problems associated with increasing the freight turnover of railway transport in the eleventh five-year East and today. In improving labor productivity, saving fuel, electricity and efficient use of rolling stock, one of the important points was the Moscow initiative, supported on the road, to drive heavy and long trains, which made it possible to significantly increase throughput without increasing the number of trains. The search for the optimal option in terms of the carrying capacity and the number of wagons in the train has become the subject of hard work by the staff of the West Siberian Railway.

Keywords: West Siberian Railway, 1981-1985, labor initiatives, long-distance trains, railway workers

Как показала практика современных международных экономических отношений, самостоятельная с сильным научно-техническим, производственным и инфраструктурным потенциалом Россия не нужна не под каким «политическим

соусом». Отсюда постоянное ужесточение политических и экономических санкций в отношении нашей страны, поэтому важнейшим фактором политической независимости становится внутриэкономический рост, реиндустриализация, создание новых отраслей промышленности и адекватной этому росту транспортной составляющей, способствующей формированию оптимальных логистических решений.

В последние годы стали заметными усилия, предпринимаемые Правительством РФ, о чем свидетельствуют строительство сети новых автодорог, возвращение к модернизации БАМа, проработки идеи круглогодичного использования Севморпути и т. д. В этой связи небезинтересен опыт недавнего советского прошлого, когда ускоренное наращивание на рубеже 1970-1980-х гг. экономического потенциала восточных районов страны обозначило высокие темпы роста объема перевозок на железнодорожном транспорте. Заметная роль в промышленном освоении Сибири принадлежала Западно-Сибирской железной дороге как важному звену в транспортной системе страны. Так, при общем росте грузооборота железнодорожного транспорта на 14%, запланированного на одиннадцатую пятилетку, на Западно-Сибирской железной дороге эта цифра составляла 18%, а производительность труда должна была возрасти на 15% при росте в целом по отрасли на 11% [1, л. 102].

При этом надо иметь в виду, что формирование инфраструктуры восточных районов осуществлялось в условиях недостаточной обеспеченности сетью путей сообщения. Обеспеченность Западной, Восточной Сибири и Дальнего Востока сетью железных дорог на начало пятилетки на 1000 кв. км была в 6,5 раза ниже, чем в целом по стране [2, л.56].

Безусловно, что для освоения значительного роста перевозок необходимо было ускоренное наращивание мощностей дороги в комплексе с решением социально-бытовых вопросов. Определенные шаги в этом направлении были сделаны в десятой пятилетке. За пятилетку в развитие дорожного хозяйства было вложено 320 млн руб. [1, л. 101]. В одиннадцатой пятилетке капитальные вложения должны были возрасти на 76% [1, л. 102]. Однако в предыдущее пятилетии из-за маломощности строительных организаций, необеспеченности материальной базы не было освоено около 30 млн руб., что составляло почти 10% выделенных капитальных вложений. Не вошел в строй действующих ряд производственных объектов, значительно отставало строительство жилья [1, л. 176]. В результате, уже в десятой пятилетке дорога столкнулась со значительными трудностями в переработке возрастающего грузопотока, замедлился оборот вагона, возникли проблемы с передачей поездов на соседние дороги.

Наращивание мощностей требовало времени, потребности же в перевозках росли быстро. В этих условиях поиск внутренних резервов, повышение уровня организации эксплуатационной работы на магистрали играли едва ли не решающую роль в выполнении напряженных планов одиннадцатой пятилетки.

Реализация решений пленума Новосибирского обкома КПСС от 20 октября 1981 г. по улучшению использования подвижного состава позволила в 1982 г. несколько поправить состояние дел на железной дороге: перевыполнить задания

по производительности вагона и локомотива, ускорить оборот вагонов, снизить простой их на технических станциях, повысить участковую и техническую скорости. Однако коренного улучшения работы железнодорожного транспорта не произошло. Коллективы предприятий железной дороги не справились с выполнением плана погрузки и выгрузки народнохозяйственных грузов [3, л. 120].

Аналогичная ситуация складывалась и на других дорогах, что создавало серьезную угрозу нормальному функционированию народного хозяйства страны в целом. Положение дел на железнодорожном транспорте было рассмотрено на декабрьском (1983 г.) Пленуме ЦК КПСС, отметившим, что именно «на транспорте больше, чем где-либо, резервов и неиспользуемых возможностей, которые можно в короткие сроки привести в действие» [4, с. 16].

Важнейшим условием реализации этих резервов может служить всемерное развитие инициативы трудящихся.

Работники Западно-Сибирской магистрали включились в поиск путей повышения производительности труда, экономии топлива и электроэнергии, эффективного использования подвижного состава. Важнейшим из этих путей в одиннадцатой пятилетки стал почин московских железнодорожников по вождению тяжеловесных и длинносоставных поездов.

На дороге была создана специальная комиссия, в состав которой входили инженеры и наиболее опытные руководители производства, для подготовки к проведению по магистрали сверхтяжелых и сдвоенных составов. Пробные рейсы начались с ноября 1983 г. В этой работе приняли участие все отделения дороги. Наибольший вклад внесли работники Инского локомотивного депо. Для изучения передового опыта вождения сдвоенных составов здесь организовали занятия с машинистами и проводили учебные поездки. Сначала пытались водить трех-, четырехсоставные поезда. Так в апреле 1984 г. был проведен сверхтяжелый поезд весом 24 тыс. тонн от станции Промышленная до станции Татарская. Длина этого состава равнялась 4 км [5]. Опыт показал, что самым выгодным является вождение сдвоенного двенадцатитысячника, а для порожняка – стовагонный состав.

Эксперимент по вождению тяжеловесных поездов позволил Западно-сибирским железнодорожникам принять на 1984 г. утроенные обязательства: повысить средний вес поезда на 96 тонн по сравнению с 30 тоннами в прошлые годы [5]. Обязательства железнодорожников по вождению тяжеловесных поездов были подкреплены конкретными мероприятиями и приказом по дороге. По сути, была создана новая технология вождения поездов повышенного веса и длины.

По всей Западно-Сибирской магистрали развернулось соревнование за увеличение веса и длины поезда. Но Алтайском отделении дороги за первое полугодие 1984 г. лучшими машинистами было проведено 23625 тяжеловесных поездов, в которых перевезено сверх норм 11869 тыс. тонн грузов. Средний вес грузового поезда достиг уровня 3455 тонн, что было на 119 тонн выше плана [6]. За это же время локомотивные бригады Омского депо провели около 100 сдвоенных и более 4000 тяжеловесных составов. Сверх нормы было перевезено 2 млн тонн народнохозяйственных грузов. План перевозок депо перевыполнило на

3,6%, что позволило высвободить локомотивов и бригад и столько же сэкономить «ниток» графика движения [7]. В результате, Омское отделение дороги выполнило план второго квартала 1984 г. по грузообороту на 101,4%, по отгрузке грузов – на 101%. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за второй квартал 1984 г. отделению присуждены третье классное место по МПС и денежная премия [8].

Большой вклад в дальнейшее развитие соревнования по эффективному использованию железнодорожного транспорта внесли трудящиеся Барабинского отделения дороги. В 1960-е гг. здесь родился почин за повышение производительности локомотива – 1000 минут полезной работы электровоза в сутки. Сейчас он получил как бы второе дыхание. Целью почина являлось не достижение промежуточных результатов – пробега и максимального рабочего времени локомотива, как раньше, а достижение конечного результата – тонно-километровой работы. Здесь видна преемственность целей соревнования, их поступательное движение. Расширился и круг соревнующихся: включились не только машинисты, но и те, кто загружает вагоны, и те, кто формирует поезда.

Соревнование началось в январе 1984 г., а во второй декаде февраля впервые в истории отделения был преодолен трехмиллионный рубеж. Инициатива была одобрена коллегией МПС и ЦК профсоюзов, которые рекомендовали распространить этот почин среди железнодорожников страны [9]. На страницах газеты «Гудок» 23 марта был опубликован призыв трудящихся Барабинского отделения дороги поддержать выдвинутую ими инициативу [9].

Руководство Западно-Сибирской железной дороги и общественные организации развернули большую работу по пропаганде и внедрению новой инициативы барабинцев на всей магистрали. Первыми почин поддержали работники Карасукского отделения дороги. Они пересмотрели уже принятые на 1984 г. обязательства. В апреле карасукцы достигли трехмиллионного рубежа тонно-километровой производительности электровоза в сутки, производительность труда увеличилась на 1,5% [10].

Машинисты Алтайского и Карасукского локомотивных депо, творчески развивая инициативу барабинцев, стали водить по Среднесибирской магистрали сдвоенные тяжеловесные поезда, используя электровозы, оборудованные устройствами синхронного управления, что позволило вести управление двумя электровозами одной бригадой. Этот метод высвобождал локомотивные бригады, что заметно сказывалось на производительности труда [5].

Соревнование развернулось и на других видах транспорта. На Западно-Сибирской железной дороге была разработана целостная программа, где конкретизировалось участие и вклад всех служб и подразделений, связанных с движением поездов [10].

Освоение железной дорогой запланированного прироста перевозок без увеличения числа поездов значительно повысило ее пропускные возможности. Только за первое полугодие 1984 г. на Западно-Сибирской железной дороге по главному ходу в обе стороны прошло более 1700 поездов-двенадцатитысячников [11]. Следовательно, столько же было сэкономлено и графиковых «ниток».

Повышение среднего веса грузового поезда вело к экономии и электроэнергии – главного «сырья» на железнодорожном транспорте. Работа по экономии энергоресурсов велась с начала одиннадцатой пятилетки. Инициатором нового почина на Западно-Сибирской железной дороге выступил машинист Инского локомотивного депо, лауреат Государственной премии СССР В. В. Бабенков, предложивший осваивать весь плановый прирост перевозок за пятилетку на сэкономленной электроэнергии. Инициатива была одобрена Новосибирским обкомом и горкомом КПСС и получила широкое распространение по всей магистрали. В соревнование включились производственники локомотивных депо Новосибирска, Болотной, Барабинска, Карасука и др. [12].

Машинисты Омского локомотивного депо добились повышения производительности труда сверх плана на 2%, снижения себестоимости перевозок на 1%. Рост производительности труда был достигнут, главным образом, за счет перевыполнения плана перевозок грузов, экономии всех видов ресурсов. За первый квартал 1984 г. было сэкономлено 1,7 млн кВт/час электроэнергии, 207 тонн дизельного топлива [13]. Экономия дизельного топлива и электроэнергии стала объектом особой заботы железнодорожников магистрали.

Передовые участки станций Георгиу-Деж и Омска явились инициаторами соревнования за высокую надежность устройств энергоснабжения, досрочное выполнение заданий 1984 г. и пятилетки в целом, которое было поддержано железнодорожниками всей страны. В соревновании особое внимание было уделено работам, связанным с движением тяжеловесных поездов, прежде всего, модернизации устройств электроснабжения. По итогам первого полугодия Омский участок энергоснабжения награжден переходящим Красным Знаменем отделения дороги и райпрофсоюза [8].

Таким образом, внимание железнодорожников было сосредоточено на повышении производительности труда и снижении себестоимости перевозок, что достигалось, прежде всего, увеличением веса и длины поезда, экономией топлива и электроэнергии, рациональным использованием вагонного парка и локомотивов. В результате Западно-Сибирской железной дороге удалось, хотя и с большим трудом, удовлетворить потребности региона в перевозках. Решающее значение для магистрали имело освоение возрастающего объема перевозок за счет тяжеловесных и сдвоенных составов. Однако, важно отметить, что этот метод имеет свои проблемы и ограничения, выражающиеся в возможностях железнодорожного полотна и грузоподъемности вагонов. Так или иначе раскрытие творческого потенциала персонала компаний остается важным фактором в решении сложных экономических задач, стоящих перед транспортной системой современной России.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Государственный архив Новосибирской области (ГАО). – Ф. П-4. – Оп. 80. – Д. 434.
2. ГАО. – Ф. П-4. – Оп. 80. – Д. 383.
3. ГАО. – Ф. П-4. – Оп. 90. – Д. 11.
4. Материалы Пленума ЦК КПСС. 26-27 декабря 1983 г. – М.: Политиздат, 1984. – 31 с.

5. Советская Сибирь. – 1984. – 19 апреля.
6. Алтайская правда. – 1984. – 16 июня.
7. Омская правда. – 1984. – 1 августа.
8. Омская правда. – 1984. – 5 августа.
9. Гудок. – 1984. – 23 марта.
10. Гудок. – 1984. – 5 мая.
11. Гудок. – 1984. – 10 июня.
12. Советская Сибирь. – 1984. – 1 января.
13. Омская правда. – 1984. – 11 апреля.

© В. В. Балахнин, 2021