

УДК94(571.1):656.2.07"1950/2000"

ИНСТИТУЦИАЛИЗАЦИЯ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ЗАПАДНОЙ СИБИРИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВЕКА

С. Е. Мишенин

INSTITUTIONALIZATION OF INDUSTRIAL RAILWAY TRANSPORTATION IN WESTERN SIBERIA IN THE SECOND HALF OF XX CENTURY

S. E. Mishenin

Статья посвящена оформлению подотрасли «железнодорожный транспорт в Западной Сибири». В центре внимания автора – формы организации транспортных структур и логика развития транспортных предприятий. В материале аргументируется момент признания автономности промышленного железнодорожного транспорта, выявляются основные формы его организации и управления, а также логика развития. Обращается внимание на позиции отставания промышленного транспорта от магистрального в контексте развития противоречий всей советской системы.

The article is devoted to the organization of the sub-sector of a railway transportation in Western Siberia. The author focuses on the forms of the transport structures organization and the logic of transport companies development. The time of recognition of industrial railway transportation autonomy is marked, the basic forms of its organization and management, as well as the logic of its development are revealed. The author emphasizes the position of the industrial transport as posterior of the main-line transport in context of the Soviet system's general contradictions development.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, объединенные погрузочно-транспортные управления (ОПТУ), межотраслевые промышленные предприятия железнодорожного транспорта (МППЖТ).

Keywords: railway transportation, incorporated loading-transport departments, the inter-industrial enterprises of railway transportation.

Советская система – историческое явление. У нее было немало проблем. Но одним из достижений было стремление упорядочить общественные связи, чем облегчить движение к политической цели. Хотя – нельзя не признать, что эта цель – особенно в последнее десятилетие существования СССР, все более теряла общезначимый характер. Движение все больше проходило формально, по затухающей инерции. Но и в этом формальном движении система вышла на общезначимое, которое требует внимания и оценки. Такой процесс нуждается в организационном, правовом и понятийном оформлении, т. е. их институциализации. Процесс этот идет с разной скоростью в разных сферах и пространствах. Отслеживание его – одна из задач исторического знания. Потребность в ее решении связана не только со стремлением полнее познать в развивающемся многообразии исторический процесс, но и с тем, чтобы экономить усилия при организации подобного процесса в отношении очередных объектов институциализации.

Примерно 1200 предприятий Кемеровской области в середине 1960-х – 1980-х гг. пользовались услугами железнодорожного транспорта [1, л. 98; 2, л. 31]. До настоящего времени историки уделяли то или иное внимание предприятиям, отраслям, процессу производства той или иной продукции, железным дорогам как главным перевозчикам этой продукции. Но то, как и кто доставлял эту продукцию от заводского склада к магистральной сети – оставалось вне внимания. Этот сюжет принадлежит к одним из наименее изученных сюжетов в отечественной историографии.

Цель статьи состоит в том, чтобы доказать, что промышленный железнодорожный транспорт как подотрасль железнодорожного транспорта оформился в 1960-е – 1980-е гг. В качестве задач выделим две: представим процесс формирования структур организации промышленного железнодорожного транспорта в Западной Сибири и обозначим логику его развития. Главным процессом этого времени было осуществление и развитие экономической реформы 1965 г., которая логично подвела к необходимости рыночной трансформации всей системы.

Методологической основой разработки этой темы послужили методы структурного и функционального анализа, принципы историзма, детерминизма и поведенческого подхода.

Особенность архивных источников в том, что специальных фондов структур промышленного транспорта в Западно-Сибирских архивах не формировалось. Документы оказались рассредоточенными по разным фондам (Кемеровского, Новосибирского, Омского обкомов КПСС, Западно-Сибирской и Кемеровской железных дорог, угольных комбинатов, объединений и т. д.). Они представлены, главным образом, справками, а также статьями в центральной отраслевой и местной периодической печати. Анализ материала подвел к следующим позициям.

Промышленные предприятия в советской системе размещались с учетом развития сети железных дорог как главных перевозчиков продукции. До 1960-х гг. вывоз готовой продукции промышленных предприятий на

железнодорожные станции системы Министерства путей сообщения (МПС) СССР осуществлялся каждым предприятием, трестом или комбинатом самостоятельно. Для этого в их структуре были специальные транспортные подразделения со своим транспортом. Учитывая объем и значимость вывозимой и привозимой продукции, в плановом порядке, по согласованию с министерствами и ведомствами, определялось: либо они ориентировались на конкретные станции (а там могли иметь свои грузовые площадки), либо располагали своими подъездными путями со своим подвижным составом и иными обслуживающими их структурами. В этом случае предприятия своим подвижным составом доставляли груз до близлежащей магистральной станции и передавали его МПС СССР.

Только в Кемеровской области подъездные пути находились в ведении 40 министерств и ведомств [3, л. 8; 4, л. 1]. Основная часть грузоотправителей была представлена сравнительно небольшими предприятиями. Их многочисленные малодетальные железнодорожные цехи (84 % от общего количества) выполняли лишь 10 % объема перевозок, а отвлекали до 40 % материальных и трудовых ресурсов промышленного железнодорожного транспорта. Им не под силу было содержать современный парк подвижного состава, обустроить свои подвижные пути, обеспечивать стабильно функционирующий фронт погрузочно-разгрузочных работ [5, 16].

В условиях роста промышленного производства и объема перемещаемых грузов, увеличения числа транспортных подразделений у промышленных, строительных и торговых организаций, советское руководство стало обращать внимание на производственную инфраструктуру, неотъемлемой частью которой становился транспорт. Выход из положения виделся в процессе укрупнения многочисленных транспортных единиц. Это стимулировало поиск путей к кооперации малодетальных транспортных цехов [5, с. 16]. Это вполне согласовывалось с идеями хозяйственной реформы 1965 г. и особенно с идеей концентрации производства и управления, которая активно осуществлялась с начала 1970-х гг. Применительно к промышленному железнодорожному транспорту, это связывалось с двумя обстоятельствами.

Во-первых, ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли совместное Постановление «Об улучшении работы промышленного железнодорожного транспорта» за № 338 от 2 июля 1971 г. [6, с. 53 – 57; 7, 3]. Это постановление констатировало новую реальность во взаимодействии железнодорожного транспорта с промышленностью в СССР и поручило Госстрою СССР с участием Совета Министров союзных республик, министерств и ведомств СССР разработать комплекс новых нормативных документов для промышленного транспорта. С учетом этого стали формироваться структуры организации промышленного железнодорожного транспорта и их штатные расписания, разрабатываться основные направления комплексного развития промышленного транспорта на 1972 – 1980 гг., схемы размещения отраслевых и межотраслевых баз депоовского ремонта подвижного состава, межотраслевых баз централизованного заводского ремонта дизелей всех типов, путевых машин, грузоподъемных кранов, экска-

ваторов, бульдозеров, автопогрузчиков и других механизмов, в том числе – в Западной Сибири [8, 5].

Во-вторых, с 1972 г. начал издаваться специализированный отраслевой журнал – «Промышленный транспорт». Он был призван выявлять транспортные проблемы основных отраслей материального производства, быть площадкой обмена опытом по их решению как в СССР, так и за его пределами.

Были выработаны три основные схемы, или направления, работы по объединению транспортных цехов: принятие на баланс МПС СССР подъездных путей промышленных предприятий, создание объединенных погрузочно-транспортных управлений (ОПТУ), образование межотраслевых промышленных предприятий железнодорожного транспорта (МППЖТ) [9, с. 15; 10, с. 3; 11, с. 28]. Они были опробованы на протяжении 1960-х – 1980-х гг.

Под первую схему подпали малодетальные подъездные пути, на которых не осуществлялись технологические перевозки. Они подлежали передаче железным дорогам. В 1960-х гг. (точнее, с 1962 г. [12, с. 7]) эта работа проводилась довольно успешно. Начиная с 1970-х гг., положение изменилось [5, с. 16]. В условиях перехода к системе хозяйствования, заложенной реформой 1965 г., железным дорогам стало не выгодно обслуживание малодетальных путей – слишком низка была там фондоотдача [12, с. 6]. В результате передача подъездных путей на баланс железных дорог, по существу, прекратилась [5, с. 16]. Это подтверждают и следующие данные по СССР. За 1960 – 1985 гг. с баланса промышленных предприятий на баланс МПС в целом по СССР было передано около 22 тыс. км подъездных путей, не имеющих технологических перевозок. Из них за 1963 – 1965 гг. было передано 14 тыс. км, за следующие 15 лет (1966 – 1980 гг.) – еще 6 тыс. км, а за 1981 – 1985 гг. – только 1960 км [8, с. 5].

Сохранение малодетальных железных подъездных путей и транспортных цехов стало одной из причин консервации отсталости экономической и в целом общественной системы, а также одним из многочисленных факторов ее развала.

Ко второй группе были отнесены крупные транспортные цеха предприятий черной, цветной металлургии, угольной промышленности [13, с. 2; 9, с. 15]. Для этого образовывались структуры типа объединенного погрузочно-транспортного управления – ОПТУ. Они вбирали в себя малые ПТУ и транспортные цеха предприятий, трестов. Было заложено два варианта этой формы, различающиеся тем, есть ли в составе клиентов предприятия (юридические лица) других ведомств.

В Западной Сибири первый опыт организации подобных структур был еще в 1966 г. в рамках борьбы за концентрацию и кооперирование производственных связей в форме объединенного транспортного цеха на базе железнодорожного цеха Новокемеровского химического комбината (НКХК, впоследствии ПО и позже ОАО «Азот»). Но, как признавали документы, в 1966 г. эта форма была слишком «сыра», чтобы ее широко распространять [14, л. 51]. Но уже в начале 1970-х гг. эта идея стала «рабочей». В стране малые предприятия железнодорожного транспорта были объединены в 280 объединенных железнодорожных транспортных хозяйств [10, с. 3].

В Западной Сибири она получила широкое распространение только в угольной промышленности Кемеровской области. Сначала это были ПТУ (ОПТУ) комбинатов «Кузбассуголь» и «Кузбасскарьеруголь». После очередного укрупнения структур угольной промышленности транспортное обслуживание предприятий осуществляли по той же схеме. Были организованы ПТУ ПО «Южкузбассуголь» (Мыски), Междуреченское ПТУ ПО «Кемеровоуголь» и др. [15, л. 1].

Третий вариант укрупнения структур промышленного транспорта предполагал образование межотраслевых хозрасчетных промышленных предприятий железнодорожного транспорта (МППЖТ). Сначала они входили в систему республиканских министерств автомобильного транспорта общего пользования и обслуживали предприятия и организации промышленного района, независимо от их ведомственной принадлежности. Такая форма рассматривалась как наиболее совершенная организация промышленного транспорта [11, с. 28].

Прообразом такой формы организации промышленного железнодорожного транспорта стали объединенные железнодорожные хозяйства – ОЖДХ транспортных управлений СНХ, возникшие в конце 1950-х гг. В их составе было Единое административное управление, курировавшее деятельность подъездных путей всех промышленных предприятий. Потом начали образовываться объединенные железнодорожные хозяйства – ОЖДХ – с Единым административным управлением. Они объединяли, как правило, малодетальных, технически маломощных грузоотправителей. Но базой таких структур обычно были предприятия с крупными транспортными подразделениями.

В числе первых в СССР в 1960 г. на станции Березники Пермской области было образовано Березниковское ППЖТ [16, с. 156 – 157; 17, с. 4]. Всего в СССР к 1976 г. было организовано 238 таких объединений [11, с. 28; 18, с. 2]. После ряда реорганизаций на начало 1987 г. в СССР действовало 160 ППЖТ. Они были образованы в РСФСР, УССР, БССР и Армянской ССР и обслуживали 5,7 предприятий более 100 министерств и ведомств [19, с. 3 – 4].

В Западной Сибири этот процесс начался позже. В 1961 г. на базе транспортных цехов промышленных предприятий было создано Омское предприятие промышленного железнодорожного транспорта (ОмППЖТ) [20, с. 20] и Новосибирское межотраслевое предприятие железнодорожного транспорта № 1 [21, л. 5 – 19, 121 – 122, 134]. В этом регионе система управления МППЖТ была организована следующим образом. Первоначально организационным центром был Новосибирск. В 1965 г. сложилось Новосибирское (как Сибирское [22, л. 57; 23, с. 1; 24, с. 2; 25, с. 1]) территориальное объединение [предприятий] промышленного железнодорожного транспорта Новосибирской, Кемеровской, Омской и Томской областей, а также Алтайского края [26, с. 3]. В его в составе были:

– 6 ППЖТ в Кемеровской области [27, л. 1], где создание их началось с 1973 г. и продолжалось до середины 1980-х гг. Это – Беловское [28, л. 19 – 21; 29, с. 2], Южно-Кузбасское (Мыски) [30, с. 2 – 3] и др. В Кемерово в 1986 г. на базе железнодорожного цеха Кемеровского коксохимического завода Министерства угольной

промышленности СССР было создано межотраслевое ППЖТ [31, л. 9 – 11];

– 3 предприятия в Новосибирской области (МППЖТ № 1 (на базе станции Новосибирск-Западный), НППЖТ № 2 на базе станции Чемская, МППЖТ № 3 на базе станции Новосибирск-Восточный [22, л. 57; 23, с. 1; 24, с. 2; 25, с. 1; 30, с. 2 – 3];

– по 1 ППЖТ в Омской, Томской областях и Алтайском крае [32, л. 138, 141; 33, с. 3].

Отдельно существовало Тюменское территориальное объединение предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ТО ППЖТ) [Тюменской области] в составе сначала двух предприятий: Тюменского [30, с. 2 – 3] и Тобольского [34, с. 3]. Последним в Западной Сибири в 1988 г. было образовано Сургутское ППЖТ Тюменского ТО ППЖТ [35, с. 2].

Таким образом, если в масштабах страны численность ППЖТ сокращалась, то в Западной Сибири наблюдалась противоположная тенденция, что было связано с незавершенностью первоначальной индустриализации региона.

Первоначально наиболее крупные ППЖТ были организованы в объединение «Промжелдортранс» Министерства автомобильного транспорта РСФСР. Они обслуживали более чем 3 тыс. промышленных предприятий и организаций [9, с. 15; 11, с. 26]. Однако эти структуры все более стали отстаивать местные узковедомственные интересы предприятия, не всегда учитывали необходимость сотрудничества с МПС СССР, в частности, не проявляя заинтересованности и в росте грузоподъемности отдельного вагона, рационального составления его маршрута. В результате следовали аварии на подъездных путях, рост простоя вагонов, не повышался средний вес поезда, не рос оборот вагона.

Выход нашли в создании специализированной ветви МПС СССР – промышленного железнодорожного транспорта во главе с главком МПС СССР «Промжелдортранс» [36, л. 4]. Это было осуществлено на основе Постановления Совета Министров СССР № 312 от 20 апреля 1978 г. А в 1979 г. МПС СССР приняло для нового образования «Отраслевое положение» [16, с. 157; 37, с. 2].

Службы ОПТУ и ППЖТ соответствовали службам магистрального железнодорожного транспорта, но размеры ответственности, кадровый состав и материально-техническая обеспеченность были скромнее [38, л. 1, 28].

ОПТУ и ППЖТ были хозрасчетными предприятиями. Каждое из них имело свой счет в Госбанке СССР и Стройбанке [39, л. 1]. Производственными показателями ОПТУ являлись грузообороты в тоннах, грузооборот – в тонно-километрах, простой вагонов – в вагоно-часах. Расчеты за грузоперевозки с клиентами производились в тонно-километрах [40, с. 1]. Только не следует забывать, что советский хозрасчет означал расчет не с реальными, непосредственными потребителями, а с государством, исходя из его норм. Поэтому во главе стояли интересы государства, а точнее, тех сил, которые стояли за этим государством.

Из многих ППЖТ страны ЦК КПСС отмечал опыт ППЖТ в Красноярском крае, Владимирской, Новосибирской областях [4, л. 3].

Итак, в 1960-х – 1970-х гг. были заложены основы организации промышленного железнодорожного транспорта в формах отдельных транспортных цехов, ПТУ (ОПТУ) и ППЖТ (МПЖТ). Большие и масштабные организационные мероприятия были возможны потому, что это позволила монополия государственная собственность на основные средства производства. В результате советской экономической системы промышленный железнодорожный транспорт получил устойчивый подотраслевой статус. Перспективными рассматривались две последние. Из них наиболее слабым звеном рассматривались ПТУ (ОПТУ). В этой структуре проявились в наиболее острой форме основные проблемы промышленного железнодорожного транспорта. Они автору видятся в следующем.

Во-первых, по своему техническому и технологическому оснащению промышленный транспорт отставал как от магистрального, так и от потребностей грузополучателей и грузоотправителей. Поэтому здесь отмечалась недостаточная механизация труда. В частности, ОПТУ рассматривалось не как основное производство, а как вспомогательное. Для магистрального железнодорожного транспорта это был смежник. А в государственной политике акцент делался на механизацию, потом комплексную механизацию и автоматизацию основных производственных процессов.

К тому же в недалеком прошлом плохое развитие путевого хозяйства [38, л. 52] было связано с тем, что значительная часть предприятий строилась задолго до середины 1960-х гг., в 1930-е – 1940-е гг., когда об обороте грузов второй половины XX века понятия не имели. Да и строились промышленные пути в условиях форсированных процессов, с минимальными затратами. Механизация погрузки угля достигала только 17 % [41, л. 43]. О невысоком уровне механизации работ и наличии механизмов в ОПТУ говорила и небольшая доля инженеров и техников в штате предприятия, например: 3 инженера и 9 техников на 379 человек по службе движения [38, л. 52]. Не случайно на чрезвычайные разгрузочные работы привлекались даже подростки [41, с. 13]. Объективно при всех своих стремлениях ОПТУ должно было ждать момента, когда ее предмет деятельности станет особенно значимым для союзного руководства. И только после этого можно было надеяться на существенные реконструктивные процессы.

Во-вторых, большинство транспортных цехов оставались малодетальными. На 1985 г. в народном хозяйстве СССР насчитывалось свыше 17 тыс. железнодорожных цехов. Но на 80 % протяженность подъездных путей не превышала 5 км. Половина из них содержали в своем балансе 1 – 2 локомотива и обрабатывали в сутки до 10 вагонов. Производительность в таких цехах была в 4 – 4,5 раза ниже, чем в среднем на промышленном железнодорожном транспорте [8, с. 5]. Они выполняли только 15 % общего объема погрузочно-разгрузочных работ и перевозок промышленного железнодорожного транспорта. В то же время 9 % железнодорожных цехов, имеющих протяженность железнодорожных путей более 25 км, выполняли 75 % всего объема погрузочно-разгрузочных работ и перевозок [10, с. 3]. Содержание этого хозяйства было сложным делом. Транспортные издержки составляли до 12 % всех затрат на выпуск продукции [42, с. 1].

В-третьих, определяющим оставалось экстенсивное развитие. При этом ресурсы «вымывались», а «советский вариант» «революции в доходах» стимулировал работников на поиск более оплачиваемой работы. Соответственно, тяжелый, недостаточно оплачиваемый труд на ряде рабочих мест в ОПТУ отпугивал потенциальных работников. К занятости в этих профессиях не привлекали низкие тарифные ставки. Потом к этому добавился и такой фактор, как невозможность обеспечения нуждающихся (по официальным раскладкам) работников квартирами. ПТУ испытывали дефицит рабочей силы, особенно по таким профессиям, как кочегары, помощники машинистов, сцепщики и составители, а также путевые рабочие. Но, если с рабочими, занятыми тяжелым ручным трудом, администрация ОПТУ испытывала дефицит, то с ИТР, техниками и служащими – перекомплект [43, л. 7].

В-четвертых, еще одной проблемой работы промышленного железнодорожного транспорта, особенно ПТУ, стала недогрузка вагонов. Типичным стал недогруз вагонов до технической нормы на складах и пропуск этого нарушения со стороны приемосдатчиков подъездных путей. Положение не могли исправить работа руководства станций с руководством ОПТУ, рейды групп народного контроля. Причины его были различными. Называют и невыполнение плана по добыче угля. В этом случае недогруз вагонов был маскировкой неудовлетворительной работы предприятия: количеством отправляемых вагонов маскировали их неполную загрузку. Документы называют еще две причины: неудовлетворительную организацию работ при выгрузке угля, поломку и ремонт различных механизмов [43, л. 7].

В-пятых, негативной чертой работы ОПТУ стали перепростоя вагонов. Нарушались нормы простоя вагонов, особенно с грузами леса, цемента, инертной пыли, а по времени обработки вагонов особенно были уязвимы ночные часы, праздничные и выходные дни [43, л. 29]. Беспокоило руководства станций увеличивающееся количество «больных» вагонов, которыми вынуждены были забивать подъездные пути. Ни грузополучатели, ни грузоотправители не стремились ремонтировать их, а норм для ощутимого и персонального штрафования в советском законодательстве не было [44, с. 1]. Особенно трудоемки были работы по выгрузке: выше и по норме, и по реальному выполнению работ [41, л. 29 – 30].

Это – в масштабах страны. Такая же картина складывалась и в ее регионах. Так, в г. Кемерово 180 предприятий имели свой железнодорожный транспорт, но 150 из них пользовались им эпизодически. Здесь насчитывалось 27 отдельных железнодорожных цехов, более 100 локомотивов, 417 км путей. На них работало 4 тыс. человек. Производительность труда здесь была в 4 раза ниже, чем по промышленному железнодорожному транспорту региона, а по локомотивному хозяйству – в 10 раз [4, л. 2]. Более 700 таких предприятий (или 80 м % от их числа) не выполняли норму простоя вагонов, а некоторые превышали в 4 – 5 раз. К числу таких предприятий в Кемеровской области относились Кемеровский завод химических продуктов, «Ленинскимпром», Кемеровская механизированная колонна № 53, Кузбасское управление «Вторцвет-

мет», Кемеровский горплодоовощторг, ПО «Азот», ОЖДХ-2 «Стройиндустрия», НПО «Карболит» и др. В 1986 г. каждый 3-й вагон находился на подъездных путях предприятий под погрузкой и выгрузкой на 30 % больше отведенного нормой. Это увеличивало оборот вагона в целом по дороге на 1,04 часа [41, л. 2].

В-седьмых, была и такая практика, как максимально завышенный заказ на порожняк (на случай его недопоставки), а в случае снижения добычи или производства – односторонний отказ от вагонов [41, л. 18; 43, л. 15]. В этом случае «крайним» оказывалось ОПТУ: ему приходилось проводить дополнительные маневровые работы на путях, дополнительно координировать работу с магистральными подразделениями МПС.

Как в этих условиях развивалась подотрасль? Первое время удалось поддерживать соответствие между оснащенностью предприятий и оборудованием, особенно ППЖТ: многое строилось и оснащалось всем необходимым от «0». Это помогало достигать рационализации в рамках нового образования в использовании вагонного и локомотивного парков, ускорять оборот вагонов. Так, за 1961 – 1971 гг. этот показатель удалось снизить в 2 раза – с 22 до 12 часов.

Но уже в 1970-е гг. положение изменилось в сторону ухудшения – технологическая дисциплина и экстенсивный путь развития сделали свое дело – ремонтная база ППЖТ стала ухудшаться, малая строительная база

не позволяла самостоятельно вести новое строительство и реконструкцию. Нарушалось финансирование. Приписки и фиктивные договора снижали преимущества объединенного транспортного хозяйства [21, л. 5 – 19, 135 – 137].

В 1985 г. развитие железнодорожного транспорта, как магистрального, так и промышленного, отставало от наращивания промышленных мощностей [45, л. 146], а развитие промышленного железнодорожного транспорта – от уровня оснащения магистрального [4, л. 1]. Половина локомотивного транспорта стало мало-мощным, 900 км (40 % общей протяженности подъездных путей) было уложено рельсами легкого типа. Не развита была длина приемо-отправочных путей промышленных станций, это не позволяло принимать длинносоставные поезда. Отставала механизация погрузочно-разгрузочных работ [4, л. 1].

Таким образом, за последние десятилетия своего существования советская система выдвинула вполне логичные формы организации подотрасли, но так и не смогла преодолеть одного из своих пороков: невнимания к инфраструктуре. Если в начале своего существования это было вполне достаточно и необходимо для обеспечения форсированного развития, то в последнее десятилетие стало источником проблем, которые советская система так и не смогла решить.

Литература

1. ГАКО. Ф. П-75. Оп. 48. Д. 92. Л. 98.
2. ГАКО. Ф. Р-1207. Оп. 1. Д. 1042. Л. 31.
3. ГАКО. Ф. П-75. Оп. 57. Д. 33. Л. 8.
4. ГАКО. Ф. П-75. Оп. 57. Д. 200. Л. 1.
5. Миронов, В. М. [Выступление на «Круглом столе» журнала «Промышленный транспорт» на тему: «Совершенствовать структуру управления промышленным транспортом»] / В. М. Миронов // Промышленный транспорт. – 1978. – № 7.
6. О развитии железнодорожного транспорта в 1971 – 1975 гг.; Об улучшении работы промышленного железнодорожного транспорта; О повышении минимального размера заработной платы и увеличении ставок и окладов среднеоплачиваемых рабочих и служащих железнодорожного транспорта и метрополитенов и о мерах по закреплению кадров на железнодорожном транспорте: Постановления ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС от 2 июня 1971 г. [Изложение] // Справочник партийного работника. – Вып. двенадцатый / редкол.: К. М. Боголюбов, П. Г. Мишунин, Е. З. Разумов, Я. В. Сторожев. – М.: Политиздат, 1972.
7. Гельман, А. С. Весомый вклад проектировщиков и ученых / А. С. Гельман, С. Д. Чубаров // Промышленный транспорт. – 1977. – № 10.
8. Чубаров, С. Д. Эффективность комплексного развития промышленного железнодорожного транспорта / С. Д. Чубаров, В. Е. Табаричев // Промышленный транспорт. – 1986. – № 2.
9. Семенов, Г. Г. [Выступление на «Круглом столе» журнала «Промышленный транспорт» на тему: «Совершенствовать структуру управления промышленным транспортом»] / Г. Г. Семенов // Промышленный транспорт. – 1978. – № 7.
10. Берников, Л. Н. Промышленный транспорт в девятой пятилетке / Л. Н. Берников // Промышленный транспорт. – 1972. – № 1.
11. Минюхин, В. И. Перспективы объединенных хозяйств промышленного транспорта / В. И. Минюхин, Н. Н. Павлюк // Железнодорожный транспорт. – 1976. – № 8.
12. Вишневецкий, И. Д. Активизировать передачу малодетальных подъездных путей / И. Д. Вишневецкий // Промышленный транспорт. – 1973. – № 10.
13. Ивакин, В. Алтайская прицепка к маршруту пятилетки / В. Ивакин // Гудок. – 1967. – 30 мая.
14. ГАКО. Ф. П-126. Д. 62. Л. 51.
15. ГАКО. Ф. П-75. Оп. 57. Д. 201. Л. 1.
16. Шиманович, Г. М. История грузовой службы Свердловской железной дороги 1936 – 2001 гг. / Г. М. Шиманович, Г. М. Штейнфер. – Екатеринбург: СВ-96, 2003.
17. Гиндин, М. Г. Предприятия Московского отделения промышленного железнодорожного транспорта / М. Г. Гиндин // Промышленный транспорт. – 1974. – № 5.
18. Минюхин, В. И. Объединения – будущее промтранспорта / В. И. Минюхин // Гудок. – 1976. – 4 февр.

19. Совершенствование организации работ на промышленном транспорте [Передовая] // Промышленный транспорт. – 1987. – № 1.
20. ИАОО. Ф. П-9681. Оп. 1. Д. 1215. Л. 20.
21. ГАНУ. Ф. Р-1684. Оп. 1. Д. 1926. Л. 5 – 19, 121 – 122, 134.
22. ГАНУ. Ф. П-4. Оп. 77. Д. 139. Л. 57.
23. Гудок. – 1979. – 27 апр.
24. Гудок. – 1987. – 27 янв.
25. Гудок. – 1990. – 2 нояб.
26. Минюхин, В. И. Совершенствовать работу межотраслевых транспортных хозяйств / В. И. Минюхин // Промышленный транспорт. – 1972. – № 3.
27. ГАКО. Ф. П-75. Оп. 60. Д. 116. Л. 1.
28. ГАКО. Ф. П-75. Оп. 38. Д. 170. Л. 19 – 21.
29. Николаев, Н. Должность по наследству / Н. Николаев // Гудок. – 1991. – 13 февр.
30. Гудок. – 1988. – 3 февр.
31. ГАКО. Ф. П-75. Оп. 60. Д. 67. Л. 9, 11.
32. ГАНУ. Ф. П-4. Оп. 77. Д. 139. Л. 57.
33. ГАНУ. Ф. П-4. Оп. 85. Д. 285. Л. 138, 141.
34. Тулеев, А. Поворот к живому делу / А. Тулеев // Гудок. – 1986. – 17 авг. / Партийная жизнь: шаги перестройки.
35. Гудок. – 1991. – 21 февр.
36. Делюкин, В. Были премии, стали штрафы / В. Делюкин // Гудок. – 1988. – 5 сент.
37. ГАКО. Ф. П-75. Оп. 32. Д. 127. Л. 4.
38. Аникин, И. Экономика промышленного транспорта [Рец. на кн.: Дмитриев, А. В. Экономика промышленного железнодорожного транспорта: учебное пособие для студентов вузов железнодорожного транспорта по специальности «Промышленный транспорт» / А. В. Дмитриев, В. И. Зеленков, В. В. Клигман, А. Д. Шишков. – М.: Транспорт, 1981] // Гудок. – 1981. – 24 дек.
39. ГАКО. Ф. Р-177. Оп. 13. Д. 715. Л. 1, 28.
40. ГАКО. Ф. Р-177. Оп. 13. Д. 1055. Л. 1.
41. Дмитриев, В. Нет у переправы хозяина / В. Дмитриев, В. Клигман. // Гудок. – 1987. – 27 окт.
42. ГАКО. Ф. Р-177. Оп. 13. Д. 715. Л. 52.
43. Резервы промышленного транспорта // Гудок. – 1967. – 21 марта.
44. ГАКО. Ф. Р-177. Оп. 13. Д. 841. Л. 7.
45. ГАКО. Ф. П-15. Оп. 35. Д. 1. Л. 146.

Информация об авторе:

Мишенин Сергей Евгеньевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры новейшей отечественной истории, КемГУ, 8-903-068-76-76, s-e-m-57@mail.ru.

Mishenin Sergey Evgenevich – Candidate of History, Associate Professor at the Department of Contemporary Russian History of KemsU.