

ББК 63.3(2)633-2

С.Е. Мишенин

Эффекты и парадоксы хозяйственного механизма организации строительства железных дорог в Западной Сибири в 1965–1991 гг.

Ключевые слова: бригадный хозрасчет, железнодорожное строительство, незавершенное строительство, парадоксы хозяйственного механизма, строительная бригада, хозяйственный механизм, эффекты хозяйственного механизма.

Key words: brigade self-financing, rail way building, not complete building, paradoxes of an economic mechanism, building brigade, economic mechanism, effects of an economic mechanism.

Одна из вечных проблем человечества заключается в том, чтобы найти ответы на вопросы, как организовать людей на работу, как сделать труд человека эффективным. И опыт каждой страны, региона, любого объединения людей дает материал для размышления.

К настоящему времени сформировался значительный комплекс литературы, где анализируются вопросы теории и истории советского хозяйственного механизма, истории железных дорог. Но вопросы истории управления на материалах железнодорожного строительства целенаправленно и системно не поднимались. Поэтому цель данной статьи – изучение особенностей проведения хозяйственной реформы в железнодорожном строительстве.

В статье предлагается осмыслить данную проблему применительно к строительству железных дорог в Западной Сибири на материалах региона, который во многом обеспечил функционирование СССР в 1970–1980-х гг., а железнодорожный транспорт сыграл в этом свою важную роль. И в то же время эти данные показывают издержки системы.

Для достижения цели необходимо решить три задачи: определить степень необходимости в реформировании управления в отрасли; сформулировать основные особенности реформирования в конкретной отрасли и выявить их обусловленность, связав их с общим состоянием советского общества, с его способностью (или невозможностью) к дальнейшему развитию; выявить эффекты и парадоксы советского реформирования последних десятилетий существования советского общества на материалах железнодорожного строительства. Этому способствуют и определенные рамки исследования: 1965–1991 гг. – годы, связанные с осуществлением и развитием знаменитой реформы 1965 г.

Для решения их подобран следующий инструментарий. На базе системно-структурного представления об исторической реальности выявлялись особенности в сфере управления объектом (институциональный

аспект развития). Функциональный метод исследования определил поиск другой особенности в технологии строительных работ и хозяйственном механизме. Субъектный подход к познанию истории подвел к идее поиска особенности в кадровом комплектовании процесса железнодорожного строительства. Объектный подход стимулировал внимание к процессу поставок и комплектации строительных работ, ввода в эксплуатацию новых объектов. И, наконец, теория модернизации систем определила внимание к эффектам и парадоксам «догоняющего» пути развития, в рамках которого рассматривалась отечественная история.

Стимулом для разработки данной темы послужил выход издания «Западно-Сибирский железнодорожный меридиан: люди, факты, события. Методы строительства сложных участков» [1], посвященного транспортным строителям тюменских железнодорожных магистралей Тюмень – Сургут – Нижневартовск и Сургут – Коротчаево – Новый Уренгой – Ямбург. В нем собрано 87 воспоминаний непосредственных участников сооружения железной дороги на Севере Западной Сибири, которые и позволили оценить, как выполнялись нормативные документы.

Если отмеченное издание воспоминаний стало исходным рабочим стержнем концепции автора, то для уточнения и развития отдельных положений крайне необходимым было привлечение других исторических групп источников. Среди них – материалы фондов комитетов народного контроля: Комитета народного контроля СССР в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ), комитетов народного контроля Тюменской, Омской областей соответственно в Государственном архиве Тюменской области (ГАТюмО), Историческом архиве Омской области (ИАОО). Несмотря на то, что эти структуры были элементами советской системы, по природе своей деятельности они были призваны выявлять недостатки этой системы, особенно на уровне первичных справок и актов. Это создало своеобразный противовес иным официальным документам, усиливая достоверность исследования.

Делопроизводственные документы областных и краевого комитетов КПСС (протоколы заседаний бюро, справки и информации) позволили воссоздать логику официальных действий и оценок процесса, в том числе и проблем в развитии железнодорожного транспорта.

Усилили эту сторону исследования материалы периодической печати – газеты Алтайского крайкома, Кемеровского, Новосибирского, Омского, Томского и

Тюменского обкомов КПСС – соответственно «Алтайская правда», «Кузбасс», «Советская Сибирь», «Омская правда», «Красное знамя» и «Тюменская правда». Параллельно анализировались органы крайкома и обкомов ВЛКСМ.

Важную группу источников составили материалы отраслевого издания – журнала «Железнодорожное строительство», органа Министерства транспортного строительства СССР, Президиума ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта. Он предназначался для ознакомления читателей, прежде всего транспортных строителей, с техникой и технологией строительства транспортных сооружений, для пропаганды передового опыта в отрасли и ознакомления со страницами истории отрасли. Этим журнал нацеливался не только на повышение профессионального кругозора, но и воспитания читателей в духе повышения профессиональной ответственности, профессиональной гордости и ответственности. В материалах дана профессиональная оценка специалистов технологии строительства в изучаемый период.

Статистические сборники и справочники позволили проследить динамику количественных изменений в развитии железнодорожной сети в регионе. Особно среди них хотелось бы отметить справочник, составленный Г.М. Афонинной и изданный в 1995 г. [2]. В нем отслежена динамика строительства и электрификации в масштабах всей дорожной сети России – СССР с указанием на пространства, где проходили те или иные процессы. Это дает возможность для интересных сопоставлений и выведения некоторых тенденций в развитии.

Все это позволило не только обосновать историографическую необходимость исследования, но и сформировать достаточный методологический инструментарий исследования и источниковую базу для раскрытия поставленных задач.

Анализ этих материалов позволил выделить следующие особенности железнодорожного строительства в Западной Сибири.

Середина 1960-х гг. стала переломным моментом в развитии советской системы в целом, а также хозяйственного механизма железнодорожного строительства. Тогда перед советским обществом встал вопрос: или продолжить программу развития 1930–1940-х гг., или сделать своеобразный «шаг назад» в пользу включения в хозяйственный механизм групповых и личных интересов. Учитывая, что достаточных сил для движения по первому направлению не было, был сделан выбор в пользу второго варианта.

Почему? Конкретная система подходила к пределу источников роста для своего развития. Судя по третьей Программе КПСС, само руководство этим стало тяготиться и сделало абстрактную ставку на рост благосостояния каждого человека, обнадежив относительно скорым достижением цели. Прежний механизм управления этому уже мешал.

Обществу навязывалось мнение: действовавший хозяйственный механизм перегружен отчетными показателями, отчет по ним стеснял самостоятельность хозяйственников, творчество масс. Формально – это уже движение к либерализации системы. Надо было создавать ему замену. К концу 1965 г. общие очертания ее были готовы. Их и утвердил сентябрьский (1965 г.) Пленум ЦК КПСС. Затем пошли бесчисленные уточнения с отступлениями, которые продолжались практически до конца существования системы. Официальное ядро новой хозяйственной конструкции – обновленные и расширенные государственные нормативы, цены и тарифы.

К середине 1960-х гг. в транспортном строительстве действовали нормативы образца 1955–1958 гг., увязанные тогда с оптовыми ценами, тарифами, ставками и строительными нормами и правилами. К этому времени они не служили стимулирующим началом к трудовой деятельности [3, с. 32; 4, с. 1–3; 5, с. 1]. В контексте начавшегося скрытого процесса либерализации советской системы это привело к тому, что планы строительства формировались не всегда выполнимыми, документация стала не поспевать к началу работ, не удавалось сформировать работоспособные связи с сопряженными хозяйственными единицами. Все это привело к росту убыточных предприятий. От старых методов стимулирования отказались, а новые еще предстояло создать [5, с. 1].

Новые нормативы, цены и тарифы были призваны замещать показатели работы конкурирующих производителей в рыночной системе. К их достижению должны были стремиться производители [3, с.32; 4, с. 1–3; 5, с. 1]. Техническим и политическим координатором процесса должен был выступить тандем «КПСС – Советское государство».

Поэтому, переходя к практическому воплощению новой хозяйственной реформы, советское руководство, начиная с введения оптовых цен на промышленную продукцию с 1 июля 1967 г., открыло полосу обновления нормативной документации. Насколько эта работа была объемна, говорит только тот факт, что на 1 января 1972 г., например, было зафиксировано только для транспортного строительства 2535 цен. С 1 января 1969 г. были введены новые сметные нормы и цены в строительстве. Они были разбиты на 60 глав, охватывающих более 18 тыс. нормативов [3, с. 32; 4, с. 1–3; 5, с. 1].

Новая система планирования и экономического стимулирования, провозглашенная реформой 1965 г., вводилась постепенно.

«Очередь» для дорожного строительства настала в 1969 г.: 28 мая этого года было принято Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О совершенствовании планирования капитального строительства и об усилении экономического стимулирования строительного производства» [6, с. 48], развитое впоследствии другими нормативными актами.

В качестве основного показателя в транспортном строительстве закладывалось выполнение сметной стоимости строительно-монтажных работ [6, с. 49–50] (аналог по промышленности – объем реализованной продукции).

«Инженерное решение» реформы заключалось в том, как добиться того, чтобы мобилизовать коллективы работать по плану самостоятельно, минимизируя, а то и исключая, «толчки» из Центра, получая расчет по конечным результатам. При этом производственные связи со смежниками предстояло формировать самим коллективам. Появилась возможность развивать косвенное регулирование в советской экономике через финансовые рычаги, посредством контроля над выполнением кредитных обязательств со стороны Стройбанка СССР [7, с. 36]. (Это один из положительных эффектов реформы.)

Насколько совершенны были расчеты по этому и другим показателям? Этим вопросом задавались и современники. Ряд специалистов предлагали свои версии проверки. Так, кандидат экономических наук А.М. Коротеев (ЦНИИС), используя свою методику к анализу данных за 1976 г., показал, что по ряду трестов (в том числе по Управлению строительством (УС) «Тюменстройпуть», трестам «Кузбасстранстрой», «Томсктранстрой») планы были ненпряженными [8, с. 37]. Видимо, это создавало возможность перевыполнять планы. Но советское руководство оставило без должного внимания эту и другие подобные подходы к нормативам и планированию. В этом наглядно проявилась «усталость» системы и ее организаторов.

Перевод строительно-монтажных организаций на новую систему планирования и экономического стимулирования производился постепенно, начиная с 1970 г. [5, с. 3]. Идея была в том, чтобы провести достаточную подготовительную работу. Она должна была проходить по трем направлениям: по линии освоения новых нормативов, поиску организационных форм деятельности работников и включения достаточной идеологической подготовки. Что касается последнего направления, то предусматривалось развить специальное направление – экономическую учебу, предусматривающую получение дифференцированных по уровню общей и специальной подготовки каждого работника экономических знаний. (В этом еще один эффект преобразований.)

Первоначально основным звеном хозяйствования планировалось сделать отдельное предприятие. Но возможности такого среднего предприятия были настолько ограничены, а число их настолько велико (при этом произвольное или стихийное закрытие было для плановой системы недопустимо), что система вынуждена была пойти на укрупнение единиц. В начале 1970-х гг. это звено было постепенно поднято на уровень выше треста – до производственного (научно-производственного) объединения, усилив процесс концентрации и централизации производства

строительных работ [6, с. 50]. (А это уже парадокс реформы – усилилась централизация, что ослабило мобильность и восприимчивость нового у системы.)

Еще одним новшеством стала идея аттестации рабочих мест. Она возникла во второй половине 1980-х гг. и стала очередной попыткой активизировать работу производственных звеньев. Начало ее осуществления связано с промышленностью страны. Целью ее было создание условий для высокопроизводительного труда с учетом санитарно-гигиенических условий работы. Рабочие места оценивались комплексно. До этого на эти вопросы не обращали должного внимания. Точнее, перестали обращать после кампании по повышению культуры производства и научной организации труда второй половины 1960-х гг. Комиссии проверяли оснащение рабочих мест, составляли хронометраж трудовых операций, сопоставляли полученные данные с методическими рекомендациями. В результате пришли к выводу, что только часть рабочих мест полностью соответствовала всем требованиям [9, с. 39]. Но исправить положение ни сил, ни воли уже не было. (Это – парадокс системы.)

Реформа активизировала человеческий фактор, момент предприимчивости в стиле руководства. Инициативы были как официальные, общесоюзные, так и «серые». Первые, как минимум, отмечались в средствах массовой информации, а в лучшем случае – распространялись среди других строителей, они стали формами социалистического соревнования. Вторые не противоречили закону, но пропагандировать официально было политически не корректно, подчас они вели к дополнительным расходам, хотя в перспективе – к выполнению и даже перевыполнению планов.

К первой группе относятся 4 характерные для отрасли инициативы: объявление особо важных строек Всесоюзными ударными комсомольско-молодежными, образование комсомольско-молодежных бригад и целых предприятий, внедрение сетевых графиков.

В 1966 г. Всесоюзными ударными комсомольско-молодежными стройками были объявлены железнодорожные линии Тюмень–Сургут, Тавда–Сотник, Ивдель–Обь. В следующем году к ним прибавилась стройка участка Асино – Белый Яр [10, л. 139; 11, с. 2]. В 1970-е гг., когда строительство железной дороги от Сургута было продолжено, стройка по-прежнему сохраняла этот статус [12, л. 41; 13, л. 1; 14, л. 2 об].

Что это означало? Гибрид «КПСС – Советское государство», включал одну из крупнейших массовых общественных организаций – ВЛКСМ. Используя энтузиазм и энергию молодежи, направляли на строительство необходимые молодые кадры, оборудование и стройматериалы. За продвижением этих ресурсов, а затем за их использованием устанавливался многосторонний контроль (движение «Заказам Тюмени – зеленую улицу!» [15, л. 84]). При подобной форме организации

строительства было возможно осуществлять прорывные работы в удаленных от обжитых мест районах со сложнейшими горно-геологическими и природно-климатическими условиями, какие и были в Западной Сибири, где формировался новый и важнейший для СССР нефтегазовый комплекс. В отличие от предыдущих лет, новым содержанием этой формы была ее лучшая формальная организация и материальная обеспеченность.

К этому почину примыкает образование комсомольско-молодежных бригад и целых предприятий. Так, в 1970 г. (первый в Министерстве транспортного строительства СССР и первый в СССР) был образован комсомольско-молодежный поезд СМП-522 на станции «Туртас» (затем – станция «Юность Комсомольская») [13, л. 24–29; 14, с. 86]. Представители молодежи (средний возраст – 24 года) среди рабочих поезда составляли 76%, а среди руководителей – 30%. Позднее статус «комсомольско-молодежного» получили СМП-330 и другие подразделения. Были созданы десятки комсомольско-молодежных бригад [16, л. 86].

К этому же блоку инициатив относилась идея сетевого графика. Необходимость его стала реальной в связи с ростом сопряженных предприятий и организаций, которые вынуждены были работать не на одном объекте. В строительстве железных дорог в Западной Сибири такой метод внедрялся с 1965 г. В числе первых полигонов его внедрения выступили линии Тюмень – Сургут в Тюменской области и Артышта – Подобас в Кузбассе [17, с. 4; 18, с. 8–9; 19, с. 2].

Четвертой инициативой 1970-х гг. в транспортном строительстве стала идея бригадного хозрасчета. Еще в 1963 г. было разработано положение о хозяйственном расчете бригады [20, с. 29]. Но тогда, в 1960-х гг., этой идее не суждено было получить распространение. К ней вернулись десятилетие спустя, в 1970-х гг., на фоне перехода отрасли на условия реформы 1965 г. Это современники связывали с тем, что строительство вообще оказалось чрезвычайно удобной отраслью для этого: некая автономность строительных звеньев в сочетании с жесткой зависимостью от смежников объективно стимулировали распространение коллективных форм соревнования [21, с. 1]. В транспортном строительстве этот процесс начался в 1971 г. А в середине 1972 г. по методу Н. А. Злобина работало уже около 800 строительных бригад в СССР [22, с. 1].

Но на фоне бригадной организации труда по Министерству транспортного строительства (МТС) СССР Главное управление транспортного строительства Урала и Сибири было не на лучших позициях: оно относилось к той группе главных управлений, где методом бригадного подряда выполнялось 33–34% общего объема строительно-монтажных работ. Тогда как в среднем по МТС СССР этот показатель был в пределах 70–100% [23, с. 2–3].

А вот формы проявления второго типа активности или социалистической предприимчивости. Так, одно из строительных подразделений начало работу в ложных условиях: суровая зима, дремучий лес, а из техники вначале был только один маломощный бульдозер. Москва молчала. А у начальника УС «Тюменстройпуть» Д. И. Коротчаева был один ответ: «Если бы их (т.е. бульдозеров. – С.М.) было десять, тогда бы... послал любого плотника. Принимайте меры! Находите пути!». Что делать? Вышли на начальника колонны близлежащего леспромхоза. Тот выделил 5 профессиональных лесорубов. За 10 дней необходимый лес повалили. Остались пни. У прораба оказалось удостоверение взрывника открытых горных разработок. За 4 дня очистили просеку от пней, проложили временную автодорогу [24, с. 42].

Другие примеры уже были отмечены в разделе о формировании кадров строителей. Они касались выбора военно-строительной части и умелого «переманивания» необходимых работников [24, с. 43].

В рамках советской экономической системы образца реформы 1965 г. практически была запрещена возможность существования споров и противоречий. Она их не признавала. Им была определена строгая ниша: область собственно труда. Она включала: спор о восстановлении на работе лиц, уволенных по инициативе администрации, взыскание заработной платы за время вынужденного простоя, применение установленных норм выработки, сдельных расценок, соблюдение условий труда, оплата сверхурочных работ, выполнение работ разной квалификации, многостаночное обслуживание, выплата компенсаций при командировках, переводах или направлении на работу в другую местность.

Примерная схема разрешения споров была такова: на каждом предприятии, организации или в учреждении положено было образовывать комиссию по разрешению трудовых споров. Решение об увольнении нельзя было принять без согласия профсоюзного органа [25, с. 59], оставалось только воспитывать, притом «на общественных началах». Это давало довольно полную социальную защищенность работника, однако лишало администрацию мер эффективного воздействия на работника, не выполнявшего положенные функции.

Таковы характерные черты механизма управления железнодорожным строительством в рамках осуществления и развития реформы 1965 г. Как оценить эту модель развития? С одной стороны, с помощью этого хозяйственного механизма за 1965–1990 гг. в Западной Сибири было построено 2043,7 км основных новых железнодорожных путей. Из них 66,0% или 1349,3 км, приходилось на Кемеровскую область [2, с. 170–215.]. Не меньшее число приходилось на вторые, а также неосновные (станционные и подъездные) пути. По протяженности это более половины длины БАМа. Они

значительно улучшили транспортную связь стратегических точек страны с ее центром страны и зарубежьем. Строительство железной дороги на севере Тюменской области не имело аналогов в мировой практике [26, с. 3]. Кроме этого, было возведено более 100 разделительных пунктов, включая десятки крупных вокзалов, возведены сотни мостов, отдельные из которых достигали длины 2 км [27, с. 98], прочие объекты локомотивного, вагонного, путевого, грузового, энергетического хозяйств.

С постройкой магистрали грузы потребителям стали доставляться регулярно, круглогодично, а транспортные расходы на 1 т перевозимого груза уменьшились в 7–10 раз. Если при сезонной доставке грузы доходили до потребителя через 16–18 месяцев, то теперь на это требовались считанные дни и недели [28, с. 1].

Это, в числе других факторов, обеспечило существование СССР на протяжении 1960–1980-х гг. Но как? Два обстоятельства, касающиеся как продукта строительства, так и черт самого хозяйственного механизма.

Продуктом строительства выступали пусковые объекты. Обычно они сдавались с оценкой «хорошо» и «отлично» [29, с. 2], часто – с первого «захода» [24, с. 53]. Но насколько эти оценки соответствовали реальности? Опыт эксплуатации этих объектов показал, что сколько-нибудь значительных техногенных катастроф не произошло. Но в воспоминаниях строителей и эксплуатационников встречается (правда, самая общая) информация о недоделках. Поэтому эксплуатационная деятельность отделений железной дороги началась с их преодоления. Прежде всего они касались недостающих до нормы рельсовых креплений, освещения, объектов противопожарной безопасности, неясных железобетонных конструкций у зданий производственного назначения и социальных объектов [30, с. 428].

Почему они случались? Учитывая необычные для теории и практики условия строительных работ и жесткие плановые задания, исполнители на местах вынуждены были идти на нарушение некоторых технических норм. Так, для выправки пути для продвижения поездных вертушек с грунтом для строительства на участке 348–378 км рельсовое основание усиливалось путем укладки березовых жердей под шпалы. После завершения операции по техническим нормам следовало извлечь их. Но работа эта была трудоемкая, а технический контроль – не столь жестким. И жерди оставались не извлеченными. Это – первая причина.

А вот вторая. Сложные условия строительства, растущие проблемы со способностью системы поддерживать необходимый уровень исполнительской дисциплины приводили к тому, что далеко не всегда удавалось выдерживать предусмотренные планом сроки завершения тех или иных работ [30, с. 500, 516–517, 542].

Третья причина. Одной из черт хозяйственно-го механизма в транспортном строительстве, как

и во всем советском хозяйстве, было стремление выполнить задание к «красным датам» – партийно-государственным праздникам, особенно к 7 Ноября, 50- и 60-летию образования СССР, к дням открытия XXIII–XXV съездов КПСС.

К этим датам принимались повышенные обязательства, готовились к сдаче объекты, которые ждало народное хозяйство. Были случаи, когда не строители выступали инициаторами передачи их в эксплуатацию в «сокращенном» (недостроенном) исполнении. Так, например, случилось с участком станция Демьянская–Сургут, открытием рабочего движения на 150-километровой линии Сургут–Уренгой, вводом во временную эксплуатацию железнодорожной линии Сургут–Нижевартовск и т.д. Их сдавали досрочно к 60-летию Октябрьской революции. И сдавали военные строители.

Таких фактов накопилось немало. Для ритмичного и целенаправленного устранения недоделок по акту приемки в эксплуатацию Главжелдорстроем Урала и Сибири и Главным управлением капитального строительства МПС СССР были даже составлены специальные мероприятия [31, с. 429]. И, судя по оставшимся источникам, народный контроль на эти случаи внимания не обращал. (Во всяком случае, в фонде народного контроля Тюменской области это не фиксировалось.) Почему? Остается только гадать. Обращаем внимание: об этом – только в воспоминаниях строителей.

А вот району «старого» освоения «не повезло»: строительство железнодорожной линии Малиновое Озеро–Локоть привлекло внимание Комитета народного контроля СССР. Этот участок со всеми объектами был принят в эксплуатацию с оценкой «хорошо» 18 декабря 1980 г. После этого почти месяц дорога бездействовала, а затем работала не в режиме полной загрузки, пропуская в среднем в сутки вместо 5 поездов по плану только 0,3–1,3 поезда в январе–марте 1981 г. и 3,3–4,3 поезда в апреле – июне. Напряженность в использовании пути сохранялась до 1982 г. [32, л. 11–15, 20]. Одной из причин этого была невозможность развить на данном участке дороги плановую скорость поездов и время в пути: по проекту это время должно было составлять 6 часов, а фактически достигало 20-ти. Каким-то образом отдел транспорта Комитета народного контроля СССР спустя полтора года организовал проверку этого объекта. Она прошла с 29 июня 1982 г. по 9 марта 1983 г. и показала существенные незавершенные работы. Проверка выявила, что общий объем строительного-монтажных работ на участке был выполнен только на ¼. Опираясь на группу документов по проверке принятого незавершенного объекта, мы можем констатировать, что только один член комиссии проявил принципиальность и не подписал акт. Это – представитель Верхне-Обского территориального бассейнового управления по регулированию, использованию и охране вод [32, л. 2–24,

166, 170]. Куда девались «сэкономленные» ресурсы, документы не говорят. Это был уже устоявшийся стереотип реакции на подобные факты в обществе. Такой тип поведения (в числе прочих) и привел к ликвидации (преодолению) советского строя.

Итак, что же это за причины? Они заключались в сложном сочетании нескольких факторов. Важнейшим среди них следует считать «революцию в доходах», а отсюда – изменение структуры потребностей. В условиях последней трети XX в. это уже не срабатывало. В условиях «революции в доходах» произошла переориентация интересов массового работника: с преимущественно морального поощрения на элементарные материальные вознаграждения в виде денежных премий и потребительских товаров длительного пользования как непосредственно, так и в виде реальной возможности их приобретения. Это заставило эволюционировать административную систему в сторону административно-рыночного содержания, усиления конформизма и т.д. [33, л. 4–5].

Поэтому одним из парадоксов реформы 1965 г. (и это прослеживается на материалах Главного управления железнодорожного строительства Урала и Сибири с начала 1970-х гг.) стала устойчивая тенденция к опережению роста средней заработной платы против роста производительности труда. Особенно неудачно в этом отношении складывались дела в тресте «Омсктрансстрой» [34, с. 3; 35, с. 3]. Активизировались не столько коллективные (групповые) интересы, сколько личные интересы активных организаторов производства. А к этому советская система была не готова.

Вторая причина вытекала из первой. Она заключалась в аритмичности протекания строительных операций, выливающаяся в «долгострой», массовую «незавершенку» принятых к эксплуатации объектов. В итоге это оборачивалось срывом плановых заданий по вводу в эксплуатацию объектов, неполному выполнению плановых заданий. Так, по итогам за 1977 г. у 61% трестов и управлений строителей МТС СССР уровень незавершенного производства составил более 50% годового объема работ. А у треста «Алтайтрансстрой» (в числе других трех трестов) объем незавершенки превысил годовой объем строительно-монтажных работ. Характерно, здесь из числа объектов, не сданных в срок, 41% составили объекты и этапы со сметной стоимостью до 10 тыс. руб. [36, с. 42]. Это можно связать с тем, что экономически вести работы на них было невыгодно: для выполнения планов важно было осваивать не малые, а большие суммы средств [37, л. 2–5, 28–32].

Аритмично работала практически вся советская экономическая система. На это повлияло несколько обстоятельств.

Во-первых, сам стиль «догоняющего развития» требовал своеобразных рывков, принятия масштабных задач, ибо они уже играли мобилизационную роль.

Возможности для их решения не всегда были. Это уже порождало как рывки в развитии, так и сменяющие их спады.

Во-вторых, стиль русской трудовой культуры в условиях соответствующей географической среды порождал аритмичность, смену рывков, мобилизации (в том числе внутренней) и расслабления. Эта цикличность была связана с цикличностью природы.

В-третьих, сами строительные работы в условиях районов, приравненных к Крайнему Северу, не позволяли ведения ритмичной работы. В частности, в зимний период значительно снижались объемы работ до 41–42% всей годовой программы [38, с. 1].

В-четвертых, нарушению ритмичности строительства способствовал отрыв объектов строительства от мест дислокации строительной промышленности, что вместе с проблемами в дисциплине на этих предприятиях провоцировало нарушение поставок стройматериалов и оборудования.

Развитие производственного аппарата в стране на фоне вышеперечисленных проблем приводило к финансовой необеспеченности со стороны министерств-заказчиков (а ими были Министерство газовой промышленности СССР, Министерство геологии СССР, Министерство строительства нефтяной и газовой промышленности СССР) строительных программ [37, л. 2–5, 28–32].

Наконец, «беда» для Советской системы крылась и в самом новом хозяйственном механизме. Инженерно он (в условиях либерализации советской системы) объективно был призван активизировать косвенное руководство и личное начало. Именно эти тенденции должны были компенсировать потерю общественного интереса и тем самым выступить в качестве предпосылки для рыночных преобразований социального пространства. Организационно система не обеспечила ее должную подготовку: ее погубили формализм, слабеющее партийно-государственное начало, снижение личной ответственности за общественное дело. Тем самым была проигнорирована одна из важнейших закономерностей (законов) «догоняющего» развития, законов построения коммунизма – сохранение руководящей роли ведущей политической силы. В советском обществе этой силой выступала КПСС. Ей (КПСС) так и не удалось выполнить руководящую роль в развитии общества. Прежде всего в ней самой верх взяли другие интересы, которые согласовались с интересами активной части советского общества. Положение осложнялось и тем, что практически каждому эффекту реформы противостояли ее же парадоксы. Так и в области транспортного строительства зарождались причины и предпосылки преодоления советского строя.

Так и в области транспортного строительства зарождались причины и предпосылки преодоления советского строя.

Библиографический список

1. Западно-Сибирский железнодорожный меридиан: люди, факты, события. Методы строительства сложных участков / авт.-сост. и ред. А.И. Белозеров. – Новосибирск, 2007.
2. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 г. / сост. Г.М. Афонина. – М., 1995.
3. Зайцев, В.К. Новая нормативная база для составителей сметной документации / В.К. Зайцев, Б.Е. Капланов // Транспортное строительство. – 1968. – №10.
4. Гольдман, М.С. Новые цены и сметы в транспортном строительстве / М.С. Гольдман, В.А. Балакин // Транспортное строительство. – 1969. – №3.
5. Гольдман, М.С. Экономическая реформа в строительстве и наши задачи / М.С. Гольдман, И. Г. Исаковский // Транспортное строительство. – 1969. – №9.
6. Балакин, В.А. Совершенствование планово-экономической работы в транспортном строительстве / В.А. Балакин // Транспортное строительство. – 1979. – №8.
7. Богданов, В.В. Экономические стимулы хозяйственной реформы / В.В. Богданов // Транспортное строительство. – 1970. – №10.
8. Коротеев, А.М. Оценка напряженности плана строительной организации / А.М. Коротеев // Транспортное строительство. – 1978. – №1.
9. Лобков, С.М. Аттестация рабочих мест / С.М. Лобков // Транспортное строительство. – 1987. – №1.
10. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. П-124. Оп. 184. Д. 65.
11. Высокос, О. И. Комсомол на стройках транспорта / О. И. Высокос, А. Д. Ясько // Транспортное строительство. – 1968. – № 10.
12. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). – Ф. М-17. – Оп. 3. – Д. 573.
13. ГАСПИТО. – Ф. П-124. – Оп. 209. – Д. 147.
14. ГАСПИТО. – Ф. П-1444. – Оп. 50. – Д. 110.
15. РГАСПИ. – Ф. М-1. – Оп. 65. – Д. 227.
16. Неживенко, А.Ф. Кадры, кадры! // Западно-Сибирский железнодорожный меридиан: люди, факты, события. Методы строительства сложных участков / авт.-сост. и ред. А.И. Белозеров. – Новосибирск, 2007.
17. Коротчаев, Д.И. Головной участок линии Тюмень – Сургут строится по сетевому графику / Д.И. Коротчаев, И.И. Зеликович // Транспортное строительство. – 1966. – №10.
18. Русаков, В.Н. Сетевой график на строительстве линии Артышта–Подобас / В.Н. Русаков, И.И. Зеликович // Транспортное строительство. – 1967. – №1.
19. Моригеровский, В.М. Выше организационно-технический уровень транспортного строительства / В.М. Моригеровский, Г.С. Переселенков, В.А. Рогонов // Транспортное строительство. – 1974. – №5.
20. Мирушина, Л.Ф. Укреплять внутривозвращенный хозяйственный расчет / Л.Ф. Мирушина // Транспортное строительство. – 1970. – №2.
21. Навстречу XXVI съезду КПСС // Транспортное строительство. – 1980. – №9.
22. Шире внедрять метод бригадного подряда в транспортное строительство // Транспортное строительство. – 1972. – №11.
23. Навстречу XXVI съезду КПСС // Транспортное строительство. – 1980. – №9.
24. Бороданов, М.М. Трудовые километры большого пути от Тюмени на Север (Из воспоминаний начальника объединения «Тюменстройпуть» в 1981–1988 гг.) / М.М. Бороданов // Западно-Сибирский железнодорожный меридиан: люди, факты, события. Методы строительства сложных участков / авт.-сост. и ред. А.И. Белозеров. – Новосибирск, 2007.
25. Рассмотрение трудовых споров в организациях и на предприятиях транспортного строительства // Транспортное строительство. – 1982. – №10.
26. Якушев, В.В., губернатор Тюменской области [Посвящение читателям] / В.В. Якушев // Западно-Сибирский железнодорожный меридиан: люди, факты, события. Методы строительства сложных участков / авт.-сост. и ред. А.И. Белозеров. – Новосибирск, 2007.
27. Соловьев, А.С. Заказчик и сотрудничество с ним / А.С. Соловьев // Западно-Сибирский железнодорожный меридиан: люди, факты, события. Методы строительства сложных участков / авт.-сост. и ред. А.И. Белозеров. – Новосибирск, 2007.
28. Гогичашвили, Т.А. Транспортные строители – комплексному развитию Западной Сибири / Т.А. Гогичашвили // Транспортное строительство. – 1985. – №4.
29. Опыт саратовцев по выпуску бездефектной продукции – в транспортное строительство // Транспортное строительство. – 1968. – №8.
30. Белозеров, А.И. Методы строительства сложных участков / А.И. Белозеров // Западно-Сибирский железнодорожный меридиан: люди, факты, события. Методы строительства сложных участков / авт.-сост. и ред. А.И. Белозеров. – Новосибирск, 2007.
31. Белозеров, А.И. И мы работали на стройку / А.И. Белозеров // Западно-Сибирский железнодорожный меридиан: люди, факты, события. Методы строительства сложных участков / авт.-сост. и ред. А.И. Белозеров. – Новосибирск, 2007.
32. ГАРФ. – Ф. Р-9527. – Оп. 1. – Д. 7449.
33. ГАСПИТО. – Ф. П-124. – Оп. 184. – Д. 33.
34. Литвин, Н.И. За неуклонный подъем эффективности строительного производства / Н.И. Литвин // Транспортное строительство. – 1971. – №2.
35. Оганесов, И.С. Прирост объемов строительномонтажных работ за счет увеличения производительности труда / И.С. Оганесов // Транспортное строительство. – 1972. – №7.
36. Гуральник, Я.И. Снижать объемы незавершенного производства / Я.И. Гуральник, С.А. Гайсинская, И.Т. Бычинская // Транспортное строительство. – 1978. – №4.
37. ГАРФ. – Ф. Р-9527. – Оп. 1. – Д. 8930.
38. Выше темпы и качества работ в зимнее время! // Транспортное строительство. – 1977. – №10.