

На правах рукописи

КЛИМОВ Иван Павлович

**РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА НА УРАЛЕ
(ОКТАБРЬ 1917 – ИЮНЬ 1941 ГГ.)**

Специальность 07. 00. 02 – отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

**диссертации на соискание ученой степени
доктора исторических наук**

Тюмень – 2006

Работа выполнена на кафедре отечественной истории ГОУ ВПО «Тюменский государственный университет»

Научный консультант: доктор исторических наук, профессор
Крючков Михаил Тимофеевич

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, профессор,
Гайдамакин Андрей Васильевич

доктор исторических наук, профессор
Мартюшов Лев Николаевич

доктор исторических наук, доцент
Петрова Валентина Павловна

Ведущая организация: ГОУ ВПО «Уральский государственный
технический университет – Уральский
политехнический институт»

Защита состоится «14» декабря 2006 г. в 10 часов на заседании диссертационного совета Д 212. 274. 04. по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора исторических наук при ГОУ ВПО «Тюменский государственный университет» по адресу: 625003, г. Тюмень, ул. Ленина, 23, ауд. 516.

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-библиотечном центре ГОУ ВПО «Тюменский государственный университет».

Автореферат разослан «18» октября 2006 г.

*Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор исторических наук,
профессор*

З. Н. Сокова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность и научная значимость темы исследования. Дальнейший прогресс российского общества неотделим от динамичного развития транспорта, который выполняет важные экономические, политические, культурные и оборонные функции. С транспортом связаны производственная сфера, рациональное размещение производительных сил, формирование территориально-производственных комплексов, углубление специализации и кооперирования, совершенствование межрайонного разделения труда. Транспорт имеет системообразующее значение при переходе к рыночной экономике, выступает в качестве мощного модернизирующего фактора по отношению ко всем ее отраслям. С помощью транспорта осуществляется обмен материальными и духовными ценностями между народами, проживающими на территории нашей страны, а также укрепляются экономические, политические и культурные связи с другими государствами. Транспорт образно сравнивают с кровеносной системой государства.

Развитие транспортной инфраструктуры является одним из важнейших направлений курса реформ, проводимых в настоящее время Президентом и Правительством Российской Федерации. В начале XXI в. были разработаны Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте, Стратегическая программа развития ОАО «Российские железные дороги» до 2010 г., Транспортная стратегия России, рассчитанная до 2020 г. Программные документы, определяющие политику государства в области развития отечественного транспорта, исходят из того, что транспорт должен не только обеспечивать интенсивно растущий спрос на перевозки, но и призван стать фактором ускоренного подъема российской экономики. В них заложено видение транспорта как ведущего элемента национальной социально-экономической политики, что характерно сегодня для большинства развитых стран мира.

Решение современных транспортных проблем невозможно без исследовательских поисков, новых научных достижений, которые способствуют творческому решению практических задач. Возрастание роли транспорта, повышение эффективности его перевозочной работы обуславливает необходимость глубокого научного изучения богатейшего исторического опыта, накопленного за многовековую российскую историю.

Кроме связи с современностью, изучение истории транспорта имеет непосредственное отношение к пониманию исторического прошлого. Анализ конкретных событий и явлений, происходивших на транспорте, позволяет не только обобщить опыт исследования проблемы, но и выявить основные закономерности и тенденции в развитии исторической науки о транспорте. Он дает возможность объективно оценить транспортную политику Советского государства, избежать односторонне негативного освещения отечественной истории 20–30-х гг. XX в., что было характерно для сторонников концепции «тоталитаризма».

Решение проблем транспортного строительства возможно лишь при тщательном изучении процесса модернизации транспортной системы как в целом по стране, так и в наиболее крупных ее регионах. Значимость региональ-

ных исследований представляется необходимым в силу наличия в регионах России специфических особенностей, обусловленных их историческими, экономическими, природными и другими факторами.

Цель и задачи исследования.

Цель исследования состоит в комплексном изучении основных направлений развития российского транспорта в 1917–1941 гг. на примере Уральского региона, являвшегося одной из опорных индустриальных баз страны.

Поставленная цель достигается посредством решения ряда конкретных задач:

- рассмотреть степень изученности проблемы в исторической литературе, выявить нерешенные и дискуссионные вопросы, подлежащие дальнейшему исследованию;
- показать состояние уральского транспорта накануне октябрьских событий 1917 г.;
- раскрыть механизм становления системы управления транспортом после Октябрьской революции, обозначить общее и особенное в проведении национализации транспортного хозяйства;
- реконструировать важнейшие компоненты транспортной политики правительств, действовавших в Уральском регионе в годы гражданской войны;
- провести анализ процесса перестройки работы транспорта в условиях новой экономической политики;
- определить приоритетные направления модернизации транспортной системы Урала в годы первых пятилеток;
- показать значение человеческого фактора в развитии транспорта;
- на основе проведенного исследования сделать научно обоснованные выводы и сформулировать рекомендации о возможности использования определенных сторон исторического опыта по организации работы транспорта на современном этапе.

Объектом исследования является транспортная система Уральского региона, включавшая железнодорожный, водный, автомобильный, воздушный и гужевой транспорт. Основное внимание уделяется железнодорожному транспорту, которому принадлежит решающая роль в осуществлении транспортных перевозок.

Предмет исследования составляет процесс развития транспортной системы Урала в совокупности всех его сторон: модернизация материально-технической базы; управление транспортным хозяйством; организация транспортных перевозок; роль человеческого фактора (формирование, подготовка и повышение квалификации транспортных кадров; социальная сфера; трудовая активность транспортников).

Хронологические рамки охватывают период с октября 1917 по июнь 1941 гг. Начальная дата диссертационной работы обусловлена октябрьскими событиями 1917 г., в результате которых произошла смена государственного и общественного строя в России и было положено начало становлению советской транспортной системы. Конечная дата связана с началом Великой Отечествен-

ной войны, которая внесла серьезные коррективы в транспортную политику государства и в силу ее специфики требует отдельного самостоятельного изучения.

В эти годы происходили существенные количественные и качественные изменения в развитии уральского транспорта. Велись поиски путей и способов оптимизации провозоспособности транспортного конвейера: проводилась техническая реконструкция железнодорожного и водного транспорта, развернулась электрификация железных дорог, появились новые виды транспорта: воздушный, автомобильный, трубопроводный, осуществлялось крупномасштабное железнодорожное строительство, утратил свои позиции гужевой транспорт, шел процесс внедрения новой техники, формировалась единая транспортная система, прилагались значительные усилия по преодолению возросшего дефицита в квалифицированных транспортных кадрах, предпринимались определенные шаги по укреплению социальной сферы транспорта. Плюсы и минусы модернизационных процессов на транспорте отразились на его работе на последующих этапах развития российской экономики.

Выбор указанных хронологических рамок определяется также тем, что 1917–1941 гг. чаще всего становятся объектом острой полемики при оценке советской истории. Они характеризовались противоречивым, драматичным характером развития транспортной инфраструктуры. С одной стороны, налицо были несомненные достижения, а с другой, – методы разрешения острой транспортной проблемы соответствовали тоталитарному политическому режиму и командно-административной системе, утвердившимся в нашей стране.

Территориальные рамки исследования.

Исследование проведено на материалах Уральского региона, границы которого неоднократно изменялись. В современных границах территориальные рамки исследования включают Свердловскую, Челябинскую, Пермскую, Оренбургскую, Курганскую области, Республику Башкортостан и Удмуртскую Республику. Включение в рамки исследования Тюменской области объясняется ее историческими, экономическими и культурными связями со Средним Уралом. С 1923 по 1934 гг. она входила в Уральскую область, в настоящее время относится к Уральскому федеральному округу.

В рассматриваемый период по территории региона проходили Пермская [ныне Свердловская] железная дорога (в 1934 г. из нее выделилась Южно-Уральская, в 1939 г. была разделена на дорогу им. Кагановича и Пермскую дорогу), Оренбургская железная дорога (с 1934 г.), частично Самаро-Златоустовская, Омская и Ташкентская железные дороги. Уральский регион обслуживался Камским, Вятским, Бельским речными пароходствами, а его зауральская часть – сначала Западно-Сибирским, а затем Иртышским пароходствами (в 1934 г. отошло к Западной Сибири). В 1934 г. было образовано Уральское территориальное управление Гражданского Воздушного Флота, которое сначала размещалось в Свердловске, а затем в Уфе. Оно объединяло авиагруппы Свердловской, Челябинской, Пермской, Оренбургской областей, Татарской и Удмуртской автономных республик. Автомобильный транспорт общего пользования региона с 1930 г. находился в ведении областных, республиканских и

городских контор «Союзтранса», в третьей пятилетке в крупных городах и промышленных центрах Урала начали создаваться автотранспортные объединения (автотранспортные конторы, автоколонны), которые приступили к осуществлению специализированных перевозок.

Значительную роль в местных перевозках играл гужевой транспорт. В первые годы советской власти он использовался в виде индивидуальной гужевой повинности. В условиях нэпа гужевыми перевозками занимались гужевые обозы транспортно-материальных отделов губисполкомов, предприятий и учреждений, а также акционерные общества, артели, объединявшие частных ломовых извозчиков. По мере развертывания индустриального строительства гужевой транспорт стал входить в структуру транспортных цехов промышленных предприятий, новостроек и других хозяйственных объектов.

Урал – особый географический, историко-культурный и экономический регион. Еще с петровских времен он превращается в один из ведущих промышленных регионов, имевших судьбоносное значение для России. Для него было характерно сочетание высокого уровня промышленного производства и динамичного развития транспортной инфраструктуры. На Урале, где сооружались промышленные гиганты мирового значения, транспортно-дорожная проблема ощущалась особенно остро. Развитие транспорта в регионе стало неотъемлемой частью создания на востоке второй угольно-металлургической базы страны.

Экономическая значимость региона, охват ряда крупных областей и автономных образований, в которых были представлены как промышленные, так и сельскохозяйственные районы, а также то, что в регионе действовали все отрасли транспортного хозяйства, дают основания считать, что основные черты и направления развития транспорта Урала отражали процессы, происходившие в стране в целом.

Научная новизна диссертации определяется как самой сущностью авторского подхода к рассмотрению проблемы, так и содержанием вытекающих из него основных положений и выводов:

- ✓ Впервые в исторической литературе комплексно исследован и обобщен исторический опыт по развитию транспортной системы Урала в 1917–1941 гг. В отличие от предшественников, которые освещали лишь отдельные стороны организации работы железнодорожного транспорта, автор избрал в качестве объекта исследования все основные отрасли транспортного хозяйства. В российской историографии подобных обобщающих исследований не проводилось.
- ✓ Автор впервые обращается к анализу ретроспективной панорамы развития транспорта на протяжении длительного временного периода, охватывавшего почти четверть века, что позволяет обоснованно определить важнейшие закономерности советской транспортной политики.
- ✓ В диссертации впервые проанализированы такие вопросы, как: транспортная политика правительств «демократической контрреволюции» и Колчака на транспорте Урала в годы гражданской войны; перестройка работы уральского транспорта в условиях нэпа; место транспорта в государственной концеп-

ции развития уральского региона в годы первых пятилеток, модернизация материально-технической базы транспортного хозяйства; политические репрессии на транспорте и их последствия; динамика перевозок, выполнявшихся основными видами транспорта.

- ✓ Рассмотрен ряд аспектов проблемы, которые ранее в исторической литературе были лишь обозначены, но не получили достаточного освещения: подготовка и повышение квалификации транспортных кадров; развитие социальной сферы отрасли; трудовая активность транспортников.
- ✓ При подготовке текста диссертационного исследования вовлечен в научный оборот значительный массив ранее не использовавшихся документов.

На защиту выносятся следующие основные положения диссертации:

1. На протяжении длительного времени транспорт был наиболее слабым местом уральской экономики. Главными транспортными коммуникациями региона были примитивный гужевой транспорт и естественные водные пути. Раннеиндустриальная модернизация транспорта началась в первой половине XIX в. и усилилась после буржуазных реформ 1860–1870 гг. Коренные перемены на транспорте Урала были связаны с возникновением пароводного сообщения и строительством железных дорог. Техническая перестройка транспорта привела к тому, что транспортная система региона приобрела более современный, индустриальный вид. Появилась новая крупная социальная группа – транспортные рабочие. Вместе с тем раннеиндустриальная модернизация транспорта не затронула в одинаковой мере все его отрасли и к 1917 г. не была завершена.
2. После Октябрьской революции была разработана государственная концепция развития транспорта, вытекавшая из социалистической перспективы. Основой радикальных социально-экономических преобразований на транспорте стала национализация транспортных предприятий. На железнодорожном транспорте горнозаводских районов, а также на речном транспорте Урала она имела некоторые особенности. Советская система управления транспортной отраслью сложилась не сразу, было апробировано немало организационных форм. В итоге поисков в качестве базового принципа управления был избран принцип демократического централизма. Решая ключевые вопросы управления, Советское государство рассчитывало без промедления заняться технической модернизацией транспорта. Советская модернизация транспорта стала логическим продолжением тенденций развития транспортного хозяйства, которые формировались в конце XIX – начале XX вв. как в России, так и за рубежом.
3. Все действовавшие на Урале в годы гражданской войны правительства (Советское, «демократической контрреволюции», Колчака) проводили адекватную своим экономическим и политическим целям транспортную политику. Объединяющим началом в их деятельности было то, что все они основное внимание обращали лишь на текущее содержание путей сообщения, хотя в декларированных ими программах содержались прогнозы относительно стратегии транспортного развития региона.
4. В условиях нэпа была осуществлена перестройка работы транспорта, на-

правленная, прежде всего, на решение общегосударственных задач, что детерминировало определенную специфику ее содержания по сравнению с другими отраслями экономики. В новой экономической обстановке в определенной мере стали действовать закономерности рыночного хозяйствования, способствовавшие усилению модернизационных процессов на транспорте, которые охватили материально-техническую базу (осуществлялось не только ее восстановление, но и укрепление), социальную сферу (велись поиски путей нестандартного решения продовольственной проблемы, начали использоваться методы материального стимулирования труда). Обозначились демократические тенденции в механизме управления. Тем не менее политика нэпа на транспорте проводилась непоследовательно, действие ее принципов регламентировалось, что оказывало тормозящее воздействие на решение хозяйственных задач.

5. В годы довоенных пятилеток модернизация транспорта совпала с курсом государства на форсирование темпов индустриализации, когда производительные силы Уральского региона получили мощное ускорение. Для решения резко обострившейся транспортной проблемы была проведена реорганизация системы управления, совершенствовалась и обновлялась техносфера. Были достигнуты внушительные результаты в техническом переоснащении транспортных магистралей, осуществлялось крупномасштабное железнодорожное строительство, в транспортную систему внедрялись новые виды транспорта. Пропускная способность путей сообщения значительно усилилась. Были сделаны важные шаги по формированию единой транспортной системы. Но к началу Великой Отечественной войны транспорт продолжал отставать от потребностей бурно растущей уральской промышленности. Если укрепление его материально-технической базы были зафиксированы крупные достижения, которые можно рассматривать как начало научно-технической революции на транспорте, то другие аспекты модернизации получили недостаточное, либо деформированное развитие.
6. Доминантой транспортной политики являлся человеческий фактор. В задачу огромного хозяйственного и политического значения превратились формирование, подготовка и повышение квалификации транспортных кадров. На пути ее практической реализации использовались как правовые, так и неправовые методы, в том числе и политические репрессии. Социальная политика правительств, действовавших в регионе, была непоследовательной и противоречивой. Однако было бы недостоверным отрицать наличие в ней определенных положительных сторон. В 1920–1930-е гг. аккумулировался позитивный опыт в организации культурного досуга рабочих и служащих, в развертывании сети дошкольных учреждений, предприятий общественного питания и т. д.
7. Определенные грани позитивного опыта в ведении транспортного хозяйства, аккумулированного в 1917–1941 гг., в той или иной мере могут использоваться на современном этапе. Представляют как теоретический, так и практический интерес опыт нэпа по применению элементов рыночной экономики, попытка комплексного подхода к разработке транспортной политики с

учетом взаимодействия основных отраслей экономики и важные шаги по созданию единой транспортной системы в годы довоенных пятилеток. Транспортникам современной России есть чему поучиться у довоенного поколения в электрификации железных дорог, в проведении крупномасштабного транспортного строительства, в привлечении на транспорт членов семей рабочих и служащих. Несомненную пользу может дать обстоятельное изучение содержания трудовых починов и новаторских приемов, возникших по инициативе рабочих и инженерно-технических работников транспорта.

Научно-практическая значимость диссертации.

Результаты исследования могут получить практическое применение при разработке перспектив развития транспорта на современном этапе на основе учета исторического опыта, накопленного в Уральском регионе в советский период. Возможно использование выводов и материалов исследования при подготовке обобщающих трудов по истории Урала и России, а также в учебном процессе для студентов транспортных вузов, техникумов, училищ (подготовка лекционных и практических занятий по истории российского и регионального транспорта).

Апробация работы.

Диссертация обсуждалась на кафедрах: отечественной истории Тюменского государственного университета; теории и истории государства и права Института государства и права ТюмГУ; истории и политологии Уральского государственного университета путей сообщения. По теме диссертации автор выступал с докладами и сообщениями на 16 международных, всероссийских, региональных и внутривузовских научных конференциях в Москве, Екатеринбурге, Магнитогорске, Иваново, Тобольске, Тюмени. Содержание диссертации отражено в четырех монографиях (две из них опубликованы, две – депонированы), 40 статьях, тезисах докладов и сообщений (объемом 85 п. л.). Материалы диссертации использовались автором при подготовке учебного пособия для студентов Уральского государственного университета путей сообщения «Свердловская магистраль (1878–1990 гг.)» [Екатеринбург, 1994] (в соавторстве), в составлении «Очерков истории Тюменской области» [Тюмень, 1994] (в соавторстве), в разработке и чтении вузовских курсов по «Отечественной истории» и «Истории отечественного государства и права».

СТРУКТУРА И ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Диссертация состоит из введения, пяти глав, заключения, списка использованных источников и литературы, приложений.

Во введении обосновывается актуальность и научная значимость темы, формулируются цель и задачи работы, определяются объект и предмет исследования, хронологические рамки, положения, выносимые на защиту, показывается научная новизна, апробация и научно-практическая значимость диссертации.

В первой главе – «Методологические, историографические и источниковедческие аспекты проблемы» – анализируются методы исследования, степень изученности темы, дается развернутая характеристика источниковой

базы диссертационной работы.

В первом параграфе – «Методология исследования» – отмечается, что научно-теоретической основой изучения истории транспорта является концепция модернизации, которая позволяет учесть все объективные и субъективные факторы, оказывавшие влияние на транспортную инфраструктуру, и в контексте глобальной трансформации мира рассмотреть основные тенденции развития транспортной системы в советский период российской истории.

Концепция модернизации применительно к истории транспорта находится лишь в стадии разработки. Пока имеется только одна публикация, посвященная дооктябрьскому периоду, в которой представлен в основном технологический аспект модернизации¹. Общеметодологическое значение для диссертанта имели работы В. В. Алексеева, Е. В. Алексеевой, М. Н. Денисевича, И. В. Побережникова, В. А. Красильщикова, В. Т. Гутника, А. Вишневого, посвященные истории российских модернизаций XVIII–XX вв., а также материалы дискуссий, круглых столов по проблемам методологии.

Модернизация транспорта рассматривается нами как многосторонний процесс, системное явление, суть которого состоит в развитии различных компонентов (экономических, социальных, правовых, политических и культурных): совершенствование материально-технической базы на основе внедрения прогрессивных технологий, расширение сети путей сообщения, формирование единой транспортной системы, поиск оптимальных форм управления транспортным хозяйством, подготовка и повышение квалификации кадров, преобразование социальной сферы.

В процессе исследования автор использовал труды видных ученых, специалистов транспорта, экономистов, философов, историков, в которых обосновывались сущность и значение транспорта в экономике страны, излагалось концептуальное видение путей его модернизации.

Академик В. Н. Образцов впервые дал классификацию видов транспорта, разграничив их на две основные группы: транспорт общего пользования и промышленный транспорт, обосновал особенности развития транспорта Уральского региона. В работах Н. В. Ивановского, Т. С. Хачатурова, А. Г. Напорко, А. Н. Марковой, И. Я. Аксенова транспортная политика характеризовалась как подсистема экономической политики государства, показывалась тесная взаимосвязь между развитием транспорта и других отраслей хозяйственного комплекса страны, их взаимозависимость друг от друга.

В трудах Г. М. Кржижановского, М. П. Белоусова, Н. А. небесова получила отражение научно-теоретическая концепция технической реконструкции транспорта. Б. И. Шафиркин, В. Г. Галабурда дали развернутое определение понятия «единая транспортная система», обозначили условия ее формирования и успешного функционирования. Несомненную ценность в изучении экономики транспорта и, в частности, в освещении вопросов финансовой и тарифной политики в годы довоенных пятилеток представляют исследования экономи-

¹ Гаврилов Д. В. Транспорт горнозаводского Урала XVIII – начала XX вв.: процессы модернизации и регионализации // Урал в прошлом и настоящем: Материалы научной конференции. Екатеринбург, 24–25 февраля 1998 г. Екатеринбург, 1998.

стов Л. Я. Вольфсона, В. И. Ледовского, Н. С. Шильникова, М. М. Шмуккера, В. Р. Чернышова.

Основополагающими принципами осмысления конкретных исторических фактов и событий являются принципы историзма, объективности и всесторонности. Принцип историзма предусматривает изучение объекта в его развитии и взаимосвязи с учетом конкретных исторических условий. Принцип объективности выражается в признании объективных ценностей, в стремлении непредвзято подойти к отбору и оценке событий и явлений, дает возможность рассматривать их в реальном развитии. Реализация принципа всесторонности потребовала использования полной и достоверной информации по изучаемой проблеме, затрагивающей все грани модернизационных процессов в транспортной сфере. Конкретные методы исследования, которые применялись при подготовке текста диссертации, разделены на три группы: первая – общенаучные (логический и системный), вторая – специальные исторические (историко-генетический, историко-типологический, проблемно-хронологический, синхронный, диахронный, компаративный, ретроспекции, актуализации), третья – междисциплинарные (системно-структурный, статистический, конкретно-социологический).

Во втором параграфе – «Изучение проблемы советской исторической наукой» – говорится, что историческая литература классифицируется автором с учетом времени ее опубликования, изменений в источниковой базе, организации научных исследований, содержания изучаемых проблем. Такой подход позволяет выделить два основных периода в научной разработке темы: советский и современный. Советский период в свою очередь подразделяется на ряд этапов: октябрь 1917 – середина 1930-х гг.; вторая половина 1930-х – 1950-е гг.; 1960-е – 1980 гг.

В первые годы советской власти изучение и обобщение событий происходило по горячим следам, шло лишь накопление фактического материала. Поэтому большая часть опубликованных работ была подготовлена специалистами, занимавшими руководящие посты в Наркомате путей сообщения либо возглавлявшими наиболее крупные железные дороги страны².

Вторую группу работ составили труды экономистов. Наряду с обобщением опыта экономической работы, в них предпринимались попытки обозначить и отдельные проблемы, требовавшие научного осмысления. Научному анализу кадрового обеспечения транспорта СССР были посвящены исследования А. Г. Рашина, Л. Б. Гельфанда, Л. Е. Минца³. Появились публикации по проблемам управления, финансовой и тарифной политики на железнодорожном транспорте. Так, в работах Н. В. Ивановского, И. Д. Михайлова⁴ приводилась схема ор-

² Голополосов А. И. Обзор железнодорожного транспорта (по данным чрезвычайной ревизии 1919 г.). М., 1920; Фомин В. В. Пятилетка советского транспорта (1917–1922). М., 1922; Бернштейн-Коган С. В. Основные проблемы транспорта СССР и перспективы его развития. М., 1929.

³ Рашин А. Г. Численность и состав работников железнодорожного транспорта к концу 1920 г. М., 1921; Гельфанд Л. Б. Командный состав транспорта СССР. М., 1924; Минц Л. Е. Командный состав промышленности, транспорта и сельского хозяйства в СССР. М., 1926.

⁴ Ивановский Н. В. Транспорт и новая экономическая политика. Петербург, 1922; Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта. М., 1925.

ганизационной перестройки транспортных служб НКПС в связи с введением новой экономической политики, М. М. Шмуккер, В. Р. Чернышов⁵ внесли весомый вклад в изучение обоснованности установленного порядка финансирования транспортных предприятий, действовавших тарифов на грузоперевозки, в работе А. А. Неопиханова⁶ были изложены принципы и методы составления транспортных планов.

В начале 1930-х гг. в работах экономистов значимое место заняло обсуждение урало-кузнецкого проекта. Увидела свет серия книг, очерков, брошюр, в которых показывались грандиозность стройки, излагались контуры строительства комбината, обосновывались перспективные направления развития его транспортной системы⁷.

Третья группа работ, написанная историками, была представлена единственным учебным пособием В. К. Яцунского⁸. В нем прослеживалась история развития железнодорожных и водных путей России с 60-х гг. XIX в. до середины 1920-х гг.

В уральской историографии первые работы были написаны самими транспортниками. Они имели в основном экономическую направленность⁹. К 10-летию советской власти были подготовлены краткие очерки по истории Самаро-Златоустовской железной дороги и истории профессионального союза Пермской железной дороги¹⁰. Хотя они не являлись исследовательскими, а скорее всего представляли справочные издания, в них содержалась важная информация об экономической характеристике районов, входивших в сферу обслуживания железных дорог, о количественном и качественном составе железнодорожников, проблемах организации и оплаты труда, о деятельности общественных организаций.

Заметный вклад в развитие исторической науки об уральском транспорте внес А. П. Таяев. В 1925 г. им были опубликованы «Очерки движения железнодорожников в 1917 году», которые стали первой попыткой изучения участия железнодорожников в революционных событиях 1917 г.

Автор полагает, что литературу 1917 – первой половины 1930-х гг. не следует недооценивать. При всей слабости анализа и обоснованности аргументации ряд вопросов получил в ней научную трактовку в виде отдельных суждений, размышлений, которые могли стать отправной точкой для их дальнейшей углубленной разработки.

⁵ Шмуккер М. М. Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта за 1913 – 1922 гг. М., 1923; Чернышов В. Г. Железнодорожный транспорт в народном хозяйстве. М., 1926.

⁶ Неопиханов А. А. Русский транспорт и его планирование. М.; П., 1924.

⁷ Подгорный М. Е. Урало-Кузбасс: 2-ая угольно-металлургическая база СССР. М.; Л., 1931; Писарев С. Г. Реконструкция железнодорожной сети в районе Урало-Кузнецкого комбината. М., 1931; Гишман А. Е., Зеркалов В. И. Транспорт Урало-Кузнецкого комбината. М., 1932.

⁸ Яцунский В. К. Транспорт СССР. История его развития и современное состояние в связи с краткими сведениями по экономике транспорта. М., 1926.

⁹ См.: Рабочий вопрос на Пермской железной дороге. Свердловск, 1925; Естественно-исторические условия и сельское хозяйство района Пермской железной дороги. Свердловск, 1926; Самаро-Златоустовская железная дорога и экономика ее региона. Самара, 1927.

¹⁰ Шепелев К. Самаро-Златоустовская железная дорога при советской власти: Краткий исторический очерк дороги за период 1917–1927 гг. Самара, 1927; Чашихин А. Десять лет: Краткие очерки по истории профессионального союза на Пермской ж. д. Свердловск, 1927.

Мощное ускорение, которое получило транспортное строительство в стране и на Урале в годы первых пятилеток, требовало своего обобщения и научного обоснования. Во второй половине 1930-х – 1950-е гг. появились издания, авторы которых стремились охватить ретроспективным взглядом пройденный транспортом страны путь. В 1939 г. вышло крупное историко-экономическое исследование Л. Вольфсона, А. Корнеева, Н. Шильникова¹¹, приуроченное к 100-летию со времени открытия железной дороги, соединившей Санкт-Петербург с царскими резиденциями. Позднее были опубликованы работы И. В. Ковалева, Т. С. Хачатурова, А. Г. Напорко¹². Они были написаны на общесоюзном материале, региональный компонент в них был представлен главным образом в качестве иллюстрации к изложению стержневых направлений развития советского транспорта. К исследованиям, отражавшим транспортное строительство на Урале, относились работы А. Л. Кондакова, В. Н. Образцова, Г. Райхера, В. В. Звонкова¹³.

Однако в рамках второго этапа советской историографии в исследовательской литературе по истории транспорта затрагивались лишь отдельные ее сюжеты. Из многообразного спектра модернизационных процессов выделялся лишь технологический аспект. Сказывалась узость источников базы, политическая регламентация методологии исследований.

Изучение проблемы активизируется и приобретает более углубленный, многоплановый характер в 1960–1980-е гг., когда историки получили возможность работать с более широким кругом архивных источников и началась публикация сборников документов, материалов, воспоминаний непосредственных очевидцев событий. В монографии Б. П. Орлова¹⁴ была предпринята попытка в историко-экономическом плане рассмотреть основные вехи развития транспорта СССР с момента победы Октябрьской революции до начала 1960-х гг. С 1976 по 1980 гг. Институтом экономики Академии наук СССР было осуществлено 7-томное издание «Истории социалистической экономики СССР», каждый том которого содержал отдельную главу, посвященную развитию транспорта.

На Урале была проведена организационная перестройка исторических учреждений, возросла роль научно-исследовательских институтов. В 1978 г. был образован отдел истории при Институте экономики УНЦ АН СССР. Крупными центрами по изучению истории региона стали высшие учебные заведения. Все это способствовало переходу от фрагментарного освещения отдельных сюжетов к вычленению конкретных проблем изучения истории уральского транспорта.

В связи с тем, что в СССР в то время осуществлялась коренная техниче-

¹¹ Вольфсон Л., Корнеев А., Шильников Н. Развитие железных дорог в СССР. М., 1939.

¹² Ковалев И. В. Советский железнодорожный транспорт. 1917–1947. М., 1947; Хачатуров Т. С. Великая железнодорожная держава. М., 1945; он же. Железнодорожный транспорт СССР. 1952; Напорко А. Г. Очерки истории развития железнодорожного транспорта СССР. М., 1954.

¹³ Кондаков А. Л. Промышленность и транспорт Пермской области. Пермь, 1939; Образцов В. Н. Транспорт Урала// Вестник Академии наук СССР. 1943. № 4–5; Райхер Г. Развитие транспортных связей Урала// Железнодорожный транспорт. 1943. № 5–6; Звонков В. В. Развитие водного транспорта Молотовской области. Молотов, 1945.

¹⁴ Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР. 1917–1962. Историко-экономический очерк. М., 1963.

ская реконструкция железнодорожного транспорта, в центре внимания исследователей оказалось изучение исторического опыта по организации нового железнодорожного строительства и технической модернизации транспортных служб. Применительно к дооктябрьскому периоду вопросы железнодорожного строительства получили освещение в трудах Э. М. Мильман, В. М. Вяткина, Ю. А. Буранова¹⁵. Железнодорожному строительству в Уральском регионе в восстановительный период (1921–1925 гг.) была посвящена научная статья Е. Г. Захаровой¹⁶. В сборнике «Башкирская партийная организация во главе социалистической индустриализации республики», в постатейном варианте была изложена история строительства железной дороги от Уфы к ишимбаевским месторождениям нефти¹⁷. В книге В. Н. Зуйкова¹⁸ обосновывалась настоятельная необходимость строительства новых железнодорожных, шоссейных и подъездных путей к предприятиям крупной промышленности, часть из которых закладывалась в необжитых местах, вдали от городов и строительных баз.

Проблема технической реконструкции уральского транспорта в контексте индустриального строительства на Урале и в Сибири ставилась в крупных монографических исследованиях А. В. Бакунина, М. Е. Плеханова, П. Г. Матушкина, В. М. Савостенко¹⁹. Проанализировав состояние уральских железных дорог к концу первой пятилетки, А. В. Бакунин утверждал, что программа реконструктивных работ, разработанная июньским пленумом ЦК ВКП(б) 1931 г., выполнялась слишком медленно, вследствие чего значительная ее часть была перенесена на вторую пятилетку. В монографии, написанной на примере изучения опыта Ленинградской, Московской, Новосибирской, Свердловской, Челябинской и Пермской областей, М. Е. Плеханов рассмотрел основные этапы электрификации железных дорог СССР. В монографиях П. Г. Матушкина и В. М. Савостенко многие компоненты решения транспортной проблемы излагались в ракурсе острой полемики между сторонниками и противниками строительства Урало-Кузбасса.

В исследовательских работах 60–80 гг. доминировал историко-партийный аспект, что преследовало цель пропагандировать исторический опыт КПСС. В присущих тому времени стереотипах историки рассматривали руководящую роль партийных организаций как определяющее условие успешного решения

¹⁵ Мильман Э. М. История первой железнодорожной магистрали Урала (70–90-е годы XIX в.). Пермь, 1975; Вяткин В. М. Горнозаводской Урал в 1900–1917 гг. М.; Л., 1965; Буранов Ю.А. Акционирование горнозаводской промышленности Урала (1861–1917). М., 1982.

¹⁶ Захарова Е. Г. Железнодорожное строительство на Урале в годы восстановления народного хозяйства (1921–1925 гг.) // Деятельность КПСС по социалистической реконструкции и развитию промышленности Урала (1917–1950). Свердловск, 1984. С. 18–27.

¹⁷ Стрельцов А. Я. Башкирская парторганизация во главе строительства железной дороги к ишимбаевским месторождениям нефти // Башкирская парторганизация во главе социалистической индустриализации республики. Уфа, 1970. С. 82–95; Саяхов Ф. Л. Деятельность партийной организации Башкирии по руководству новым промышленным строительством в годы первой и второй пятилеток (1928–1937 гг.) // Там же. С. 28–63.

¹⁸ Зуйков В. Н. Создание тяжелой промышленности на Урале (1926–1932 гг.). М., 1971.

¹⁹ Бакунин А. В. Борьба большевиков за индустриализацию Урала во второй пятилетке. Свердловск, 1968; Плеханов М. Е. История электрификации железных дорог СССР. Свердловск, 1977; Матушкин П. Г. Урало-Кузбасс: Борьба Коммунистической партии за создание второй угольно-металлургической базы СССР. Челябинск, 1966; Савостенко В.М. Деятельность КПСС по созданию второй угольно-металлургической базы СССР (1926–1937 гг.). М., 1981.

выдвинувшихся перед транспортниками производственных задач. Вынужденно останавливаясь преимущественно на позитивных сторонах работы партийных организаций, исследователи в то же время нередко поднимали малоизученные в исторической литературе вопросы и высказывали свои суждения, не всегда совпадавшие с официальной точкой зрения. В статьях А. Д. Фадеева и В. И. Ивановой достоверно отражалось состояние транспортной разрухи и меры по ее преодолению на Южном Урале после завершения боевых действий в середине 1919 г.²⁰ В.С. Скробов затронул недостаточно исследованную проблему деятельности политических представителей Красной Армии на крупных железнодорожных узлах, работавших под руководством фронтовых политотделов²¹. Т. А. Стоянова обратилась к особенностям региональной транспортной политики, избрав в качестве объекта исследования диссертационной работы партийные организации железнодорожного транспорта Урала во второй пятилетке (1933–1937 гг.)²². В кандидатской диссертации говорилось о таких острейших для транспорта довоенных лет проблемах, как укрепление трудовой дисциплины, снижение аварийности, техническое перевооружение транспортных служб. Т. А. Стоянова аргументировано сделала вывод о том, что реконструкция железнодорожного транспорта к концу второй пятилетки не завершилась. Но диссертант рассмотрела главным образом деятельность партийных организаций, что же касается самого процесса развития транспорта, то он не получил в работе достаточного освещения, по ряду его направлений были приведены лишь итоговые результаты.

Заметной страницей в изучении истории уральского транспорта стала кандидатская диссертация Е. Г. Захаровой на тему «Восстановление и развитие железнодорожного транспорта Урала (осень 1919–1925 гг.)» (Пермь, 1981). Автор использовала системный подход к раскрытию темы, которому соответствовала структура диссертационного сочинения. В первой главе раскрывались основные направления восстановления и укрепления материально-технической базы железнодорожного транспорта Урала. Вторая глава работы была посвящена подготовке и воспитанию кадров железнодорожников. В ней анализировались некоторые новые формы трудовой активности транспортников (коммунистические субботники, производственные совещания, движение изобретателей и рационализаторов). В целом Е. Г. Захаровой удалось обозначить основные тенденции развития железнодорожного транспорта Урала в период восстановления народного хозяйства. Вместе с тем цель комплексного освещения темы, поставленная автором, на наш взгляд, была реализована лишь частично. В диссертации не рассматривалась перестройка работы железных дорог примени-

²⁰ Фадеев А. Д. Самара, всем уездсовдепам.... О мерах по восстановлению движения на Самаро-Златоустовской железной дороге. 1919// Вопросы истории. 1977. № 10, С. 38–40; Иванова В. И. Большевики Южного Урала в борьбе за восстановление транспорта и преодоление топливного кризиса (1919–1920 гг.)// Вопросы истории КПСС: Некоторые вопросы партийного руководства революционным движением и социалистическим строительством/ Труды Челябинского пед. ин-та. Вып. 4. Челябинск. 1969.

²¹ Скробов В. С. Об авангардной роли коммунистов-железнодорожников в первых боях с белочехами и белогвардейцами на Урале// Коммунисты Урала в борьбе за построение социализма. Свердловск, 1977. Деп. в ИНИОН СССР, № 1605.

²² Стоянова Т. А. Деятельность партийных организаций по развитию железнодорожного транспорта Урала в годы социалистического строительства (1933–1937 гг.). Дис. ... канд. ист. наук. Свердловск, 1981

тельно к условиям новой экономической политики, не анализировалась организация грузопассажирских перевозок.

Появились первые публикации по истории уральского речного и воздушного транспорта²³. В работах очеркового характера не содержалось каких-либо научных обобщений, но они, несомненно, внесли определенный вклад в накоплении фактографического материала. Они рассказывали о становлении транспортных предприятий, о людях, их трудовых делах и героических подвигах в годы гражданской и Великой Отечественной войн.

В третьем параграфе – «Современные исследования по истории уральского транспорта» – констатируется, что в 1990-е гг. начался современный период в развитии отечественной историографии. Автор разделяет позицию историографов В. Д. Камынина и Е. А. Цыпиной²⁴, которые считают, что развитие исторической науки в 90-е гг. – начале XXI в. прошло два этапа: 1) первая половина 90-х гг.; 2) середина 90-х гг. – начало XXI в. Она подтверждается проведенным анализом исследований по истории уральского транспорта.

Первый этап был менее продуктивен. Он характеризовался изданием работ, которые в значительной мере отражали поиск новых методологических принципов исследования²⁵. Вступление во второй этап ознаменовалось выходом в свет крупных многоплановых работ на союзном и российском материале, посвященных транспорту²⁶. В них получили дальнейшую разработку как некоторые проблемы, ранее рассматривавшиеся в исторической литературе, так и обозначены новые, требующие анализа и осмысления. Так, второй том «Истории железнодорожного транспорта России и Советского Союза», затрагивая проблему технической реконструкции железных дорог, вводит в оборот ранее не публиковавшиеся материалы о модернизации паровозного парка железных дорог, уточняет статистические сведения о протяженности электрифицированных железнодорожных линий в СССР и на Урале в довоенных пятилетках. Составители книги «Железнодорожный транспорт: XX век» ветераны-железнодорожники С. А. Пашнин, А. А. Поликарпов, И. В. Харланович излагают свою позицию по вопросу о значимости советского опыта по организации железнодорожных перевозок. В книге предпринимается попытка постановки и рассмотрения проблемы развития социальной сферы транспорта. В монографии Н. Е. Аксененко, Б. М. Лапидуса, Б. М. Мишарина «Железные дороги России: от реформы к реформе» в историческом плане рассматривается актуальная сегодня проблема реформирования управления железнодорожным транспортом.

²³ Галязимов Б., Кочетков Д. На гребне волны: страницы истории судоходства в Обь-Иртышском речном бассейне. Тюмень, 1970; Дубилет Н., Золотов А., Ремезов В. Кама – река-труженица. Пермь, 1972; Иванов В. На бельских просторах. Уфа, 1982; Бобков А., Магазов А. Мирные крылья Башкирии. Уфа, 1983.

²⁴ Камынин В. Д., Цыпина Е. А. Проблемы политической и экономической истории Урала в 20-е годы XX века в отечественной историографии. Екатеринбург, 2004.

²⁵ См.: Климов И. П. Сталинская фальсификация сущности стахановского движения (на материалах транспорта)// История советской России: новые идеи и суждения. Тюмень, 1993; Коптелов В. Т. История железной дороги Екатеринбург – Омск в конце XIX – начале XX века// Тюменский областной краеведческий музей. Ежегодник. 1992. Тюмень, 1994 и др.

²⁶ История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836–1917 гг. СПб., 1994; История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917–1945 гг. СПб., 1997; Железнодорожный транспорт: XX век. М., 2001; Аксененко Н. Е., Лапидус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России: от реформы к реформе. М., 2001.

Пополнилась рядом специальных работ историография истории уральского транспорта. На научной конференции «Урал в прошлом и настоящем» (Екатеринбург, 1998) транспортной проблематике были посвящены доклады Д. В. Гаврилова, С. А. Мельникова, М. Т. Крючкова²⁷. В докладе Д. В. Гаврилова, который затем вошел в его книгу²⁸, получили обоснование процессы модернизации и регионализации в развитии транспорта горнозаводского Урала XVIII – начала XX вв. С. А. Мельников проанализировал особенности технической реконструкции транспорта Камского бассейна во второй половине XIX в. В докладе М. Т. Крючкова было внесено важное уточнение в дату постройки первой российской железной дороги и в ее месторасположение.

Изучением истории железнодорожного транспорта России и ее регионов активно занимается кафедра истории, философии и культурологии Омского государственного университета путей сообщения. Приоритетным направлением исследовательской работы ученых кафедры является разработка проблемы социокультурной сферы железнодорожного транспорта²⁹.

На рубеже XX и XXI вв. продолжалась публикация книг, сборников, брошюр по истории транспортных предприятий, авторами которых были работники управлений железных дорог, начальники транспортных служб, сотрудники музеев, журналисты, ученые вузов³⁰.

Усиление внимания исследователей к транспортной проблематике способствовало переходу к историографическому осмыслению истории уральского транспорта. Первым его начал Б. А. Сутырин. В статье «“Железные караваны” заводов Урала в XIX в. в отечественной историографии XX века»³¹ он подводит промежуточный итог изучения истории речного транспорта Урала XIX в.

Анализ исторической литературы по теме диссертации позволяет сделать следующие выводы. Отечественной историографией заложены необходимые предпосылки, позволяющие углубленно исследовать основные направления истории развития транспорта в советский период российской истории. Достигнуты заметные результаты в освещении историко-партийного аспекта проблемы, хотя в свете современных достижений исторической науки они нуждаются в

²⁷ Гаврилов Д. В. Транспорт горнозаводского Урала XVIII – начала XX вв.: процессы модернизации и регионализации // Урал в прошлом и настоящем: Материалы научной конференции. Екатеринбург, 24–25 февраля 1998 г. Ч. I. Екатеринбург, 1998. С. 224–228; Мельников С. Л. Особенности технической реконструкции транспорта Камского бассейна во второй половине XIX в. // Там же. С. 284–286; Крючков М. Т. Железнодорожный транспорт Урала: история и современность // Там же. С. 444–445.

²⁸ Гаврилов Д. В. Горнозаводский Урал XVII–XX вв.: Избранные труды. Екатеринбург, 2005.

²⁹ См.: Гайдамакин А. В. Исторический опыт формирования социокультурной сферы отечественного железнодорожного транспорта и его востребованность на современном этапе // Экономические, социокультурные, психологические проблемы развития железнодорожного транспорта: Материалы Всероссийской научной конференции (17–18 февраля 2005 г.) Омск, 2005; Хроменкова Т. Н. Формирование железнодорожной интеллигенции и ее влияние на социокультурное пространство Западной Сибири. 1920-е – 1930-е гг. Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Омск, 2006 и др.

³⁰ См.: Колесников Б. И. Развитие Свердловской железной дороги: Техничко-экономические аспекты. Екатеринбург, 1997; Лукьянин В. П. Больше века на службе России. Екатеринбург, 1998; Литовченко Г. А. Дорога длиною в век. Пермь, 1999; Коптелов В. Т. Железная дорога Екатеринбург – Тюмень – Омск: Очерки истории Тюменского отделения дороги. Тюмень, 2001; Лоскутов С. А. Южно-Уральская магистраль: Историко-экономический очерк. Челябинск, 2001.

³¹ Сутырин Б. А. «Железные караваны» заводов Урала в XIX в. в отечественной историографии // Историческая наука на рубеже веков. Екатеринбург, 2000. С. 415–417.

определенном переосмыслении. Подготовлен ряд содержательных работ историко-экономического характера, проявился многотомный труд по истории железнодорожного транспорта СССР и России. Произошел перелом в методологических подходах к освещению истории транспорта.

Вместе с тем в региональной литературе по истории Урала многие аспекты рассматриваемой нами темы излагаются попутно, в совокупности с другими вопросами. В специальных работах основное место занимают популярные издания очеркового характера по истории транспортных предприятий, подготовленные хозяйственными, партийными, профсоюзными работниками, журналистами. Исследовательские исторические работы представлены лишь двумя диссертациями на соискание ученой степени кандидата исторических наук (Е. Г. Захаровой и Т. А. Стояновой³²) и несколькими научными статьями, докладами и сообщениями, сделанными на научных конференциях. Они не дают возможности представить целостную историческую картину развития транспорта в обширном регионе. Пока отсутствуют исследования по автомобильному, воздушному и гужевому транспорту. Все это свидетельствует о том, что история транспорта по многим ее направлениям требует дальнейшего обстоятельного изучения.

В четвертом параграфе – «Характеристика источниковой базы работы» – отмечается, что при подготовке диссертационного сочинения автор использовал исторические документы различного характера, которые по принципу происхождения подразделены на несколько типологических групп.

К первой группе отнесены законодательные акты и постановления высших органов государственной власти. Наиболее полно законодательная база, регулировавшая работу транспорта, представлена в собраниях законодательства: «Декреты советской власти» (В 15-ти т.), «Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского правительства» (СУ), «Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского правительства СССР» (СЗ), «Ведомости Верховного Совета СССР». В первую группу источников также включены решения съездов, конференций, пленумов ЦК РКП(б) – ВКП(б), которые по своей силе не отличались от законодательных актов. Наиболее крупные решения и постановления о транспорте страны публиковались в отраслевых сборниках нормативных актов: «Железнодорожный транспорт в документах коммунистической партии и Советского правительства (1917–1957)» (М., 1957); «Речной транспорт в директивах коммунистической партии, законодательных актах и постановлениях Советского правительства (1918–1959)» (М., 1959); «Сборник нормативных актов о транспорте»: В 3-х ч. Ч. 1. М., 1983; Ч. 2. М., 1985; Ч. 3. М., 1986.

Важное значение для изучения транспортной политики государства имеют статьи, доклады, речи руководящих деятелей коммунистической партии и Советского правительства, наркомата путей сообщения, непосредственно участвовавших в ее разработке и реализации (*вторая группа источников*). *Третья группа* – представлена документами региональных партийных и советских ор-

³² Кандидатская диссертация Т. А. Стояновой написана по специальности 07. 00. 01.

ганов. Они позволяют ощутить пульс многосложной, напряженной работы региональных органов по разрешению резко обострившейся транспортной проблемы. К *четвертой группе* источников отнесены опубликованные статистические материалы.

Основу источниковой базы диссертации составила делопроизводственная документация, хранящаяся в архивах (*пятая группа источников*). В общей сложности автором изучены материалы 18 центральных и местных архивов. Значительная часть выявленных архивных документов вводится в научный оборот впервые.

В Российском государственном архиве экономики (РГАЭ) нами исследованы документы фонда 1884 (НКПС – МПС СССР). В нем сосредоточены протоколы заседаний коллегии НКПС, директивы и распоряжения наркомата и его управлений, переписка наркомата с железными дорогами и пароходствами, областными государственными и хозяйственными органами, докладные записки, справки, акты, заключения о состоянии и работе железных, автомобильных дорог, речных пристаней, аэропортов, протоколы транспортных совещаний.

При написании раздела диссертации, в котором анализируется социальная сфера транспортников, использовались документальные материалы Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ). Фонды 5504, 5774, 5455, 7913 отражают практическую деятельность транспортных профсоюзных организаций. В текущие докладные и отчетные материалы центральных профсоюзных органов в тот период включались информационные и статистические сведения о составе профсоюзных организаций железных дорог и речных пароходов, подготовке транспортных кадров, об улучшении материально-бытовых условий транспортников, вовлечении их в соревнование, в ряды научно-технических обществ рационализаторов и изобретателей.

Обширная информация об уральском транспорте сосредоточена в местных государственных архивах. Территория региона с 1923 по 1934 гг. входила в состав Уральской области с центром в г. Екатеринбурге (Свердловске), поэтому наибольшую информационную ценность представляют документы, отложившиеся в Государственном архиве Свердловской области (ГАСО). В фонде 65 (Управление Пермской [ныне Свердловской] железной дороги) содержатся приказы, распоряжения, годовые отчеты по основной и финансовой деятельности важнейшей транспортной магистрали Урала, отчеты по капиталовложениям в дорожное хозяйство, справки, докладные записки, составленные отделами управления дороги. Фонд 125 ГАСО (бюро Центральной автосекции ВСНХ на Урале) аккумулировал сведения о региональном автотранспорте после окончания гражданской войны, фонд 126 (Уральское окружное управление местного транспорта) – о количестве гужевой рабочей силы в Екатеринбургской губернии в 1921–1922 гг. и ее использовании, фонд 195 (акционерное общество «Транспорт») – о практической деятельности данного общества на Урале. В Объединенном Государственном архиве Челябинской области (ОГАЧО) проведен анализ фондов 1607 (Управление Южно-Уральской железной дороги), 1608 (дорожный комитет профсоюза Южно-Уральской железной дороги).

В Государственном архиве Пермской области (ГАПО) был сделан акцент

на изучение фонда 196, в котором отложились документальные материалы о работе Камского речного пароходства, в Центральном государственном историческом архиве республики Башкортостан (ЦГИАРБ) исследован фонд 507 о деятельности Башкирского республиканского профсоюза рабочих местного транспорта. Фонды 315, 457 Государственного архива Курганской области (ГАКО) дают возможность ознакомиться с организацией строительства автомобильных дорог в Южном Зауралье. В Государственном архиве Тюменской области (ГАТО) автор работал с транспортными фондами: ф. 724 – Тюменский линейный отдел Сибирского округа путей сообщения, дела которого относятся к 1920–1923 гг., ф. 242 – дорожный транспортный отдел Тюменского окружного Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов за 1924–1930 гг. В архиве административных органов Свердловской области, в архиве Тюменского регионального управления ФСБ, в Государственном архиве общественно-политической документации Курганской области изучены личные дела транспортников, ставших жертвами политических репрессий.

Продуктивен для поисковой работы «пласт» документальных материалов фондов государственных архивов общественно-политических организаций. Партийные комитеты занимались не только организационно-партийной работой на транспорте, но и контролировали его производственную сферу. В Российском государственном архиве социально-политической истории (РГАСПИ) особую значимость для нашей темы имеет фонд 111 (Политическое управление НКПС), где сосредоточены документы транспортных политотделов. В РГАСПИ переданы материалы бывшего Центрального архива ВЛКСМ (фонд 1). В государственных архивах общественно-политических организаций Урала нами исследовано 49 фондов, в которых выявлено немало новых документов о модернизации материально-технической базы транспорта, трудовой активности транспортников, развитии социальной сферы, реорганизации управления транспортным хозяйством.

Автор изучил фонды ведомственных архивов (Текущий архив управления Свердловской железной дороги, Текущий архив управления Южно-Уральской железной дороги). Особый интерес в них представляют личные дела транспортников, трудившихся в отрасли. Ценный комплекс документов хранится в музеях истории транспортных предприятий, которые начали создаваться по инициативе общественности во второй половине XX в.

В качестве дополнительного источника при подготовке текста диссертации использовалась периодическая печать (*шестая группа источников*). Поскольку документальные материалы по ряду отраслей транспорта в архивах отложились фрагментарно (это касается в первую очередь гражданской авиации, гужевого транспорта, в определенной мере автомобильного транспорта), постольку периодическая печать стала одним из важных каналов восполнения пробелов в источниковой базе при изучении их истории. Наиболее приближенно к реальной действительности атмосферу производственной и общественно-политической жизни на транспорте отражала многотиражная печать самих транспортных предприятий. Среди источников личного происхождения, которые также задействованы диссертантом, следует назвать воспоминания кон-

кретных участников событий (*седьмая группа источников*).

Выявленные документальные материалы оказались разными по степени полноты, достоверности, информационной ценности. Документальные сведения о транспорте в большинстве случаев отложились в совокупности с промышленностью и сельским хозяйством, что создает значительные трудности в исследовательской работе. Поэтому многие стороны функционирования транспортного конвейера просматриваются лишь при обстоятельном, полистном изучении общего потока информации о всех отраслях хозяйственной системы региона.

Во второй главе – «Уральский транспорт в период установления советской власти и в годы гражданской войны» – рассматривается состояние транспорта Урала до Октябрьской революции, анализируется начало формирования советской системы управления транспортным хозяйством, раскрывается содержание транспортной политики правительств, действовавших в регионе в годы гражданской войны.

В первом параграфе – «Состояние транспорта региона накануне Октябрьской революции» – показывается, что на протяжении длительного времени транспорт был наиболее слабым местом уральской экономики. Главными транспортными коммуникациями региона были примитивный гужевой транспорт и естественные водные пути. Основная часть грузооборота приходилась на гужевые дороги. Гужевые перевозки, занимавшие огромное количество людской и конской рабочей силы, зависимые от времени года, были дорогостоящими, делали невозможным быстрое осуществление хозяйственных операций, что создавало большое напряжение в производственном процессе уральских заводов. Организация судоходства по рекам Урала, многие из которых имели горное происхождение, была связана со значительными трудностями. Ежегодно десятки судов попадали в аварии или терпели крушение. Незрелость транспортной сети отрицательно сказывалась на социально-экономическом, технико-технологическом и культурном развитии региона, предопределяла его замкнутость, оторванность от внутренних и внешних рынков страны. Раннеиндустриальная модернизация транспорта началась в первой половине XIX в. и усилилась после буржуазных реформ 1860–1870 гг. Коренные перемены на транспорте Урала были связаны возникновением пароводного сообщения и строительством железных дорог. В 1848 г. на реке Каме начинается регулярное движение буксирных пароходов, а через десять лет организуется пассажирское сообщение. Образуются пароходные компании «Кавказ и Меркурий», «Дружина», «Соваж и Миронов», «Польза».

В 1878 г. была построена первая на Урале железная дорога, получившая название Горнозаводской. Пройдя от Перми до Екатеринбурга через наиболее развитые горные округа, она оказала стимулирующее воздействие на развитие черной металлургии, каменноугольной, содовой промышленности, способствовала быстрому торгово-промышленному развитию городов. Затем были построены железнодорожные линии Екатеринбург – Тюмень, Самара – Уфа – Златоуст – Челябинск, Челябинск – Екатеринбург, Пермь – Вятка – Котлас, Челябинск – Обь, спрямляющая линия Пермь – Кунгур – Екатеринбург, сдаются в

эксплуатацию Западно-Уральская и Восточно-Уральская железные дороги. Они позволили преодолеть замкнутость транспортных путей региона, обеспечили их выход на общероссийскую сеть, связали экономику региона не только изнутри, но и со смежными экономическими районами. С 1880-х гг. начинается второй этап технической реконструкции речного транспорта, для которого было характерно существенное увеличение количества паровых судов. Урал становится одним из крупных центров отечественного пароходостроения, благодаря чему в Камском пароходстве преобладали суда отечественного производства.

Техническая перестройка транспорта в конце XIX – начале XX вв. привела к тому, что транспортная система региона приобрела более современный, индустриальный вид. В начале XX в. регион имел 44,4 тыс. верст путей сообщения, из них железнодорожных – 17 тыс. (38,2%), водных – 11,9 тыс. (26,8%), грунтовых – 15,5 тыс. (33,9%). Соотношение различных видов транспорта резко изменилось в пользу железнодорожного. Появилась новая крупная социальная группа – транспортные рабочие. Вместе с тем автор полагает, что раннеиндустриальная фаза модернизации транспорта не затронула в одинаковой мере все его отрасли и к 1917 г. не была завершена. Регион существенно отставал по пропускной способности и технической оснащенности железных дорог не только от зарубежных стран, но и от центральных и южных районов России. Неравномерно проходил процесс технической реконструкции речного транспорта. Доля гужевого транспорта заметно сократилась, но им по-прежнему выполнялась большая часть грузоперевозок.

Во втором параграфе – «Начало формирования советской системы управления транспортным хозяйством» – анализируются поиски советской властью наиболее приемлемого механизма управления применительно к декларируемым ею принципам социалистического хозяйствования.

На транспорте Урала были осуществлены радикальные социально-экономические преобразования, базировавшиеся на государственной концепции развития транспортной отрасли хозяйства. Цели, задачи, основные направления и пути развития транспорта, принципы и методы их реализации вытекали из социалистической перспективы. Основой социально-экономических преобразования стала национализация транспортных предприятий. В горнозаводских районах и на речном транспорте Урала она имела определенные особенности. Каждый горнозаводской округ являлся промышленным комплексом, объединявшим рудные, топливные и транспортные предприятия. Транспорт в них переходил в государственную собственность одновременно с заводами, шахтами и рудниками. На речном транспорте до Октябрьской революции роль государственных пароходств была незначительной, большинство речных судов находилось в частной собственности, отсутствовал и централизованный аппарат управления, поэтому национализации транспортных предприятий предшествовало установление над ними рабочего контроля.

Переход основных транспортных средств в руки государства потребовал создания соответствующих органов управления. Организовать управление таким разветвленным хозяйством, каким являлся транспорт, оказалось делом сложным и трудоемким. Советская система управления транспортной отраслью сложилась не сразу. Было апробировано немало организационных форм, пока с

позиции Советского государства не были найдены наиболее приемлемые. В первые послеоктябрьские месяцы среди транспортников были широко распространены анархо-синдикалистские настроения. Они пытались рассматривать национализированные предприятия как достояние данного коллектива и создавали на них независимые органы самоуправления. Если на уральских железных дорогах одной из распространенных форм коллегиальных органов самоуправления стали Советы железнодорожных депутатов, то на речном транспорте был использован опыт рабочих горнозаводской промышленности Урала по созданию деловых советов. Однако постепенно стали проявляться негативные стороны самоуправления и коллегиальности, поскольку их использование создавало немало препятствий в обеспечении слаженности работы транспортного конвейера. На основе изучения германского опыта хозяйствования в качестве основополагающего принципа управления транспортом был избран принцип «демократического централизма». На примере железных дорог он получил теоретическое обоснование в работах В. И. Ленина и при помощи административного ресурса был реализован.

В тексте диссертации подчеркивается, что Советское государство рассчитывало без промедления заняться технической модернизацией транспорта. Велась разработка транспортной схемы урало-кузнецкого проекта. В 1917–1918 гг. продолжалось строительство Троицко-Орской железной дороги, а также железнодорожной линии Орск – Оренбург. Предпринимались конкретные меры по ремонту транспортной техники, укреплению трудовой дисциплины.

В третьем параграфе – «Транспортная политика правительств, действовавших в регионе в годы гражданской войны» – освещается деятельность правительств (Советского, «демократической контрреволюции», Колчака), поочередно контролировавших территорию региона. Результаты исследования свидетельствуют о том, что каждое правительство разрабатывало адекватную своим политическим и экономическим целям транспортную политику. Советское правительство в начале гражданской войны осуществило комплекс мер, соответствующих политике «военного коммунизма»: концентрация всего транспортного хозяйства в руках государства и управление им на началах жесткой централизации, назначение на фронтовые железные дороги военных комиссаров, облеченных чрезвычайными полномочиями, перевод железнодорожного и водного транспорта на военное положение, свертывание гражданско-правовых отношений, полное лишение транспортных предприятий хозяйственной самостоятельности.

Деятельность правительств «демократической контрреволюции» отражала стремление найти третий путь развития русской революции. Вектор их экономического курса был направлен на оздоровление уральской экономики, включая транспорт. Осуществить его намечалось на основе частной собственности. Вместе с тем удовлетворение экономических запросов буржуазии сочеталось с государственным регулированием экономики. Поэтому частным владельцам были возвращены лишь транспортные предприятия регионального значения, в то время как железнодорожные и водные пути магистрального типа были оставлены в государственной собственности. Отнеся решение стратегиче-

ских вопросов развития транспорта к прерогативе будущего центрального российского правительства, они не могли оставить в стороне неотложные текущие транспортные проблемы. Однако шаги, предпринимаемые правительствами «демократической контрреволюции», были локальными и не способствовали оптимальному их решению, что не могло не отразиться на состоянии перевозочной работы. К концу октября 1918 г. обстановка на транспорте резко осложнилась. Неэффективность действий Временного областного правительства Урала в экономической и социальных сферах, в том числе и на транспорте, обусловили равнодушное отношение местного населения к «добровольному уходу» его в отставку.

Правительство Колчака в целом продолжало политику правительств «демократической контрреволюции», но по ряду направлений она была более гибкой. На начальном этапе деятельности на посту Верховного правителя А. В. Колчак отказывается от жесткого государственного регулирования производственной сферы, поддерживает идею сотрудничества с буржуазией, его правительство разрабатывает конкретные меры по упорядочению железнодорожного транспорта. Однако коррективы, внесенные Колчаком в транспортную политику, не принесли улучшения состояния уральского транспорта. Наряду с нестабильностью политической обстановки и непрекращающимися военными действиями отрицательную роль сыграли серьезные сбои в работе бюрократической машины колчаковского правительства. Их истоки заключались в засилии военных в управленческом аппарате. При Ставке Верховного правителя создавались многочисленные службы, которые вмешивались в работу транспортных ведомств, что порождало дублирование и разнобой в управлении. Положение на транспорте все больше ухудшалось, его состояние весной 1919 г. стало угрожающим, близким к полному параличу движения. Непоследовательность транспортной политики колчаковского правительства стала одним из факторов, которые привели его к краху.

После восстановления советской власти на Урале вынужденно предпринимаются чрезвычайные меры по преодолению транспортной катастрофы. Выйти из нее удалось лишь благодаря максимальному перенапряжению сил транспортников и мобилизации рабочих уральских заводов на оказание экстренной помощи транспортным предприятиям.

В третьей главе – «Организация работы уральского транспорта в условиях новой экономической политики» – рассматривается процесс перестройки работы уральского транспорта на принципах нэпа, анализируются мероприятия по восстановлению и развитию его материально-технической базы, освещается перевозочная работа транспорта в 1921–1928 гг.

В первом параграфе – «Перестройка работы транспорта на принципах нэпа» – показано, что особенностями его перестройки являлись замедленные темпы и более продолжительное время по сравнению с промышленностью и сельским хозяйством. Автор полагает, что данный факт объяснялся необходимостью одновременного решения транспортом двух задач: с одной стороны, он должен был выполнять межотраслевую коммуникативную функцию, а с другой, – восстанавливая технологическую базу, разрушенную в годы гражданской

войны, адаптироваться к условиям новой экономической политики. Причем правительство выдвигало перед транспортом на первый план общехозяйственные задачи, нередко переносило решение внутриотраслевых проблем на отдаленную перспективу.

Что касается содержательной стороны перестройки, то перечень составляющих ее компонентов был примерно таким же, как и в других отраслях экономики, хотя наблюдалась определенная их специфика, вытекавшая из своеобразия транспортной инфраструктуры. В ведущей отрасли транспортного хозяйства – железных дорогах допуск частного капитала, как внутреннего, так и международного, категорически исключался, при введении нэпа вся железнодорожная сеть была оставлена в собственности государства. Несколько иначе дело обстояло на речном транспорте. Поскольку финансовые ресурсы государства были ограничены, постольку государственные органы санкционировали возможность сдачи судов в аренду предприятиям, общественным организациям, а также частным лицам. Была также осуществлена денационализация сравнительно небольших пароходов, катеров, барж, парусных судов. Подсчеты показывают, что все же доля частновладельческих судов с паровым двигателем в речном судоходстве на Урале составляла в 1924 и в 1925 гг. не более 2%, среди непаровых судов – соответственно 7,4% и 6,9%. Более широкое применение частная собственность получила на гужевом транспорте.

В условиях нэпа на транспорте, как и в промышленности, возникли акционерные общества. Особенность транспортных акционерных обществ состояла в том, что их учредителями в большинстве случаев были не частные физические лица, а государственные предприятия и даже государственные органы. Акционерные общества выполняли функции государственного подсобного транспорта, производили вспомогательные транспортные, экспедиционные операции, осуществляли хранение грузов на складах и т. д.. По решению коллегии НКПС и президиума Цектрана с ноября 1921 г. транспортные предприятия начали переводиться на хозрасчет. Была восстановлена платность перевозок грузов и пассажиров, стали действовать железнодорожные тарифы. Применение в диссертации компаративного и статистических методов исследования дало возможность установить, что: 1) внедрение хозрасчета дифференцировалось применительно к каждой отрасли транспорта; 2) в интересах восстановления промышленности государством устанавливались пониженные тарифы на перевозку массовых индустриальных грузов, уровень которых был ниже себестоимости, что не позволяло в полной мере использовать хозрасчетные начала и не могло не сказаться на наполняемости бюджета транспортных предприятий.

В диссертации отмечается, что в новых условиях хозяйствования неизбежно должна была происходить децентрализация управления, ибо использование хозрасчета и самоокупаемости было невозможно без участия региональных управленческих структур. На железных дорогах и в госпароходствах создавались правления, которым была предоставлена определенная самостоятельность в выполнении транспортных операций. Управление ведомственным речным флотом осуществлялось промышленными и кооперативными объединениями, которым они были переданы на правах собственности или аренды. Но-

вая схема районирования, введенная на Урале в 1923 г., усилила тенденции комплексного развития как транспорта, так и других отраслей хозяйства региона. Но децентрализация управления все же носила ограниченный характер. Рассматривая транспорт как одну из «главнейших баз экономики», государство не могло допустить автаркичности регионов в ведении транспортного хозяйства.

На основе проведенного исследования автор пришел к выводу, что нэп создавал благоприятные возможности для восстановления и дальнейшего развития транспорта, о чем свидетельствовали рост грузоперевозок, а также позитивные сдвиги в их рентабельности и повышении производительности труда. Вместе с тем нэп на транспорте проводился непоследовательно, действие его принципов регламентировалось, что оказывало тормозящее воздействие на решение хозяйственных задач.

Во втором параграфе – «Мероприятия по восстановлению и развитию материально-технической базы транспорта» – отмечается, что транспортному хозяйству в ходе гражданской войны был нанесен огромный урон. Автор сопоставляет различные точки зрения исследователей о размере нанесенного ущерба, а также о сроках окончания восстановительного периода на транспорте, излагает свою позицию, вычленяет общее и особенное в восстановительном процессе в Уральском регионе.

Восстановление материально-технической базы транспорта на Урале началось раньше, чем в других районах страны, поскольку боевые действия здесь в основном завершились к середине 1919 г. Наиболее объемной и ответственной частью работы по возрождению уральского транспортного хозяйства стало восстановление железнодорожных мостов и камского речного флота, понесшего серьезные потери в ходе военных действий. Благодаря самоотверженному труду рабочих, инженеров, техников, красноармейцев к середине 1920 г. из 213 железнодорожных мостов, разрушенных во время гражданской войны на Пермской дороге, 179 начали действовать. Работы по подъему затопленных и поврежденных в ходе боевых действий судов проводились под контролем Совета РКО. К ремонту поднятых судов, кроме судоремонтных мастерских Пермского районного управления водного транспорта, были подключены прикамские заводы Добрянский, Чермозский, Пожевский, Усольский.

Урон, нанесенный транспортному хозяйству, был столь значительным, что до окончания гражданской войны были сделаны только первые шаги в его восстановлении. Восстановительные работы в еще большем объеме развернулись при переходе к мирному строительству. При недостатке материальных и денежных средств, которыми располагало государство, восстановительный процесс одновременно не мог охватить все виды транспорта. Материальные ресурсы в первую очередь направлялись на железнодорожный транспорт региона, игравший решающую роль в перевозках грузов и пассажиров. Поэтому восстановление технологической базы на железных дорогах завершилось раньше, чем на водном транспорте, где оно заняло более продолжительное время, получив завершение в основном в начале первой пятилетки.

Диссертант обращает внимание на то, что Урал являлся одним из немногих районов страны, где в восстановительный период, наряду с ремонтными

работами, велось и новое транспортное строительство. Продолжалось строительство имевшей большое экономическое и социальное значение железной дороги Казань – Екатеринбург, было сооружено несколько подъездных железнодорожных веток, предназначенных для обслуживания промышленных предприятий, рассматривался вопрос об организации на Урале промышленного производства двухтонного автомобиля, однако в то время реализовать данный проект оказалось невозможным.

В третьем параграфе – «Транспортные перевозки на Урале в 1921–1928 гг.» – в погодном изложении анализируется перевозочная работа уральского транспорта, приводятся обобщающие статистические данные о структуре промышленных и сельскохозяйственных грузов, о соотношении размеров перевозок, выполняемых основными видами транспорта, входившими в транспортную систему региона.

В условиях нэпа роль транспорта стала более объемной. Он обеспечивал необходимыми грузами все отрасли уральского хозяйства, укреплял хозяйственные связи с другими экономическими регионами страны, упрочивал смычку города и деревни. Хлебные перевозки 1921–1922 гг., выполнявшиеся уральскими транспортниками по особому заданию Совнаркома, стали важной составляющей политики государства по выводу страны из тяжелого экономического и политического кризиса. Речники Тюменского Зауралья участвовали в Карских экспедициях, которые были организованы правительством для того, чтобы снабдить хлебом жителей европейского Севера и в то же время освоить Северный Морской путь, обеспечив тем самым выход уральской и сибирской продукции на мировой рынок.

По мере оживления уральской экономики возрастали перевозки промышленных грузов и строительных материалов. Ведущую роль в грузопассажирских перевозках на дальние расстояния играли железные дороги. Причем их удельный вес в регионе по сравнению с 1913 г. еще более возрос, поскольку доля речных перевозок существенно сократилась. В перевозках массовых грузов широко применялся гужевой транспорт. По объему грузоперевозок он значительно превосходил речной, а в местном грузообороте – и железнодорожный. В районах с недостаточно развитой сетью железных дорог и речных путей гужевой транспорт выполнял самостоятельные перевозки. Автотранспорт пока еще не играл существенной роли в уральской экономике. В 1925–1926 гг. в Уральской области действовало лишь 5 автохозяйств, в которых насчитывалось 57 автомашин. Они в основном использовались в автобусном сообщении на внутригородских маршрутах и в перевозках почты.

В четвертой главе – «Модернизация транспорта Урала в годы довоенных пятилеток» – рассматривается круг вопросов, связанных с модернизационными процессами на транспорте в конце 1920-х – 1930-е гг.

В первом параграфе – «Транспортная проблема в государственной концепции развития Уральского региона» – подчеркивается, что, согласно государственных решений, Урал – старейший промышленный район с богатейшими природно-сырьевыми ресурсами, выгодным географическим положением – должен был превратиться в мощную индустриальную базу на востоке страны.

Здесь развернулось беспрецедентное по размаху индустриальное строительство. Бурный рост уральской экономики существенно повысил спрос на транспортные перевозки.

Транспортная проблема превратилась в одну из самых напряженных уже в первые годы индустриализации. Решение усложнившихся задач потребовало принятия неотложных мер по укреплению и развитию транспортной отрасли хозяйства. обстоятельное изучение Генерального плана хозяйственного развития Урала на 1927–1941 гг., плана «Большого Урала», первого, второго и третьего пятилетних планов развития народного хозяйства СССР показывает, что подходы государства к содержанию транспортной политики не отличались стабильностью, плановые задания по перевозкам в ходе их выполнения неоднократно пересматривались, как правило, в сторону увеличения. При переходе к ускоренной индустриализации показатели работы транспорта стали определяться не его возможностями, а потребностями хозяйства страны и региона. Многократные пересмотры плановых заданий не могли не отразиться на провозоспособности транспортных магистралей. Транспорт стал все больше превращаться в «узкое место» народного хозяйства и лимитировать развитие уральской промышленности. В целях преодоления сбоев и катаклизмов в работе транспорта принимались правительственные постановления, которыми предусматривались меры экстренного характера, направленные на их устранение (постановления СНК 17 октября 1933 г. «О работе Пермской железной дороги», постановление СТО 1 сентября 1934 г. «О выполнении плана перевозок по речному транспорту в навигацию 1934 года»). В качестве одной из основных и решающих задач второй и третьей пятилеток было выдвинуто проведение коренной технической реконструкции железнодорожного и водного транспорта, обеспечение более быстрого развития автомобильного и воздушного транспорта региона. Обращает на себя внимание попытка комплексного решения транспортной проблемы на Урале, базировавшаяся на концепции тесного взаимодействия и взаимозависимости всех отраслей экономики.

Во втором параграфе – «Реорганизация системы управления транспортом» – говорится, что система управления транспортом логически вписывалась в общую структуру управления народным хозяйством, в механизме которого на рубеже 1920–1930-х гг. все настойчивее утверждались административно-командные методы управления, вытесняя рыночные, экономические, получившие определенное применение в условиях нэпа. Прекращается деятельность транспортных акционерных обществ, полностью ликвидируется частновладельческий флот, перестают действовать частные гужевые обозы, ограничивается деятельность транспортной кооперации, свертывается хозрасчет. Вносятся существенные изменения в организационные формы управления, усилившие тенденцию к его централизации. Каждая отрасль транспорта выделилась в самостоятельный хозяйственный организм со своими управленческими структурами.

Жесткий централизм в управлении противоречил организации работы транспорта в территориальном разрезе, ибо с завершением экономического районирования многие регионы страны стали формироваться как крупные хо-

зяйственные комплексы, требовавшие соответствующего местного инфраструктурного обеспечения. Местные органы власти Уральской области прилагали немало усилий в борьбе с растущим централизмом и в отдельных случаях, опираясь на возросшую роль Урала в экономике страны, добивались от Центра расширения полномочий региональных органов управления. Так, в 1930 г. в Свердловске был образован Восточно-Уральский районный комитет по перевозкам, который стал выполнять функции органа, координировавшего работу железнодорожного и водного транспорта на территории области.

Особое место в управленческих структурах заняли партийные органы, которые стали принимать на себя многие оперативно-распорядительные функции, нередко подменяя хозяйственные организации. В целях обеспечения партийного влияния в системе управления создавались органы, имевшие только партийную подчиненность (головные партийные комитеты; институт секретарей-организаторов партработы, являвшихся заместителями директора дороги либо начальника пароходства; институт партторгов ЦК ВКП(б) в паровозных и вагонных депо, на станциях, дистанциях пути, пристанях, в затонах и судоремонтных мастерских).

В 1933 г. на железнодорожном и воздушном транспорте, а в 1934 г. на водном – были образованы политические отделы. Их деятельность в исторической литературе освещается по-разному – от положительной, которая доминирует в работах доперестроечного периода, до резко отрицательной в публикациях конца 1980 – начала 1990-х гг. На наш взгляд, взаимоисключающие подходы вряд ли приемлемы. Если рассматривать деятельность политотделов в контексте существовавшей политической системы «партия – государство», то появление таких органов для выполнения конкретных целевых задач не являлось чем-то неординарным. Политотделы внесли существенный вклад в устранение перебоев в перевозках в 1934 г. Но не вызывает сомнения и то, что в деятельности политотделов в наиболее концентрированном виде проявились многие негативные стороны административно-командной системы управления транспортным хозяйством. Для административно-командной системы управления были характерны: администрирование, неэкономическое принуждение, деформирование роли общественных организаций, подмена партаппаратом хозяйственных органов, нарушение принципов единоначалия, использование популистской демагогии.

В третьем параграфе – «Реконструкция железнодорожного и водного транспорта» – показано, что в комплексе проблем бесперебойного транспортного обеспечения экономики на видное место объективно выдвинулись вопросы технической политики. Принципиальное значение имело определение путей дальнейшего развития транспорта, способов его технического перевооружения. Вследствие расхождений в подходах, возникших в руководстве НКПС и Госплана, разработка стратегии технической политики затянулась, что отрицательно отразилось на транспортных перевозках. Тщательный анализ сложившегося положения убедил НКПС в необходимости радикальной модернизации материально-технической базы транспортных магистралей. В феврале 1930 г. Совет Труда и Оборона рассмотрел план реконструкции водного транспорта, а в ию-

не 1931 г. пленум ЦК ВКП(б) утвердил «основные установки НКПС» по реконструкции железнодорожного транспорта.

Ведущим звеном реконструкции железнодорожного транспорта Урала стала его электрификация. Перевод на электрическую тягу участков Кизел – Чусовская, Свердловск – Гороблагодатская, Гороблагодатская – Чусовская, несмотря на имевшиеся трудности в освоении электровозной техники (отсутствие опыта по электрификации транспортных магистралей как в регионе, так и в стране, большинство работ проводилось силами молодых инженеров, стаж практической работы которых не превышал 1–2 года) в целом дал ощутимый экономический эффект. Одновременно осуществлялась модернизация паровозного и вагонного парков. К началу Великой Отечественной войны паровозы серии ФД и ИС на главных направлениях уральских дорог почти полностью вытеснили локомотивы устаревших серий. В вагонном парке появились вагоны и полувагоны нового поколения. Весомый вклад в развитие отечественного вагоностроения внес Урал, где еще в 1920-е гг. началось строительство вагоностроительного завода в Нижнем Тагиле (УВЗ). УВЗ освоил производство четырехосных гондол, крытых вагонов и платформ, разработанных конструкторами завода. Скоро все вагоностроительные предприятия страны перешли на выпуск вагонов по уральским образцам. Использование нового подвижного состава, рост нагрузки на железнодорожную сеть неизбежно поставили вопрос о реконструкции путевого хозяйства. Легкие рельсы заменялись на тяжелые типа II, IIIa. До конца второй пятилетки от Магнитогорска до Новосибирска были уложены вторые пути, в третьей – они появились на отдельных перегонах от Свердловска до Кирова. На участках Дружинино – Свердловск – Богданович, Челябинск – Магнитогорск, Челябинск – Кропачево, Гороблагодатская – Серов была внедрена автоматизированная система регулирования движения поездов (автоблокировка). Подвижной состав уральских дорог оснащался автосцепкой и автотормозами. Проводилось переоборудование 62 узлов и станций. Одно из важных мест в реконструкции железнодорожного транспорта региона заняло переустройство подъездных путей и внутризаводского транспорта промышленных предприятий, которые имели в своем распоряжении 20 самостоятельных железнодорожных веток.

С развертыванием реконструктивных работ увеличились ассигнования на речной транспорт. Основная часть выделенных из госбюджета средств была направлена на восстановление, техническое переоснащение и пополнение подвижного состава флота, поскольку имевшиеся в наличии речные суда не могли удовлетворить спрос на перевозки. Велось строительство новой Пермской судовой верфи. На базе ранее существовавших судостроительных и судоремонтных мастерских была заложена новая судовой верфь на востоке Уральской области – в г. Тюмени. За счет нового судостроения только в первой половине 1930-х гг. пассажирский речной флот Урала обновился на 11,3%, буксирный – на 45%, непаровой – на 45%. Вместе с тем поступление новых судов и барж имело ограниченные масштабы и не покрывало амортизацию транспортных средств. Поэтому выполнение плана речных перевозок во многом зависело от судоремонтных работ. С помощью уральских заводов часть старых затонов и мастерских, по-

строенных еще в начале века, была переоборудована и технически переоснащена, некоторые судоремонтные предприятия были построены вновь. Во второй пятилетке в Камском бассейне насчитывалось 13 мастерских и верфей по ремонту самоходного и несамоходного флота. Однако достижения в этой области не следует преувеличивать. Ни одно из судоремонтных предприятий Урала не имело первого квалификационного разряда. Преобладали малооборудованные мастерские, действовавшие в основном в местах зимовки судов и барж. Поскольку судоремонтная база уральских речников была слабой, определяющую роль в подготовке флота к навигации играл человеческий фактор.

Архивные документы свидетельствуют о том, что в довоенных пятилетках в регионе строился Соликамский речной порт, шло переоборудование пристаней в Тюмени, Березниках, Левшино, Стерлитамаке. В программу реконструктивных работ на речном транспорте также входило проведение дноуглубительных и очистительных работ на реках Башкирии, освоение пригодных для судоходства участков рек Тавда, Сылва, низовьев реки Исеть. Совершенствовалась воднотранспортная связь.

Изучение диссертантом данного направления модернизации уральского транспорта показывает, что в техническом переоснащении транспортных магистралей были достигнуты внушительные результаты, которые позволили существенно усилить их пропускную способность. Вместе с тем техническая реконструкция железнодорожного и водного транспорта к началу Великой Отечественной войны не была завершена.

В четвертом параграфе – «Новое транспортное строительство» – отмечается, что на Урале проводилось крупномасштабное транспортное строительство. Наибольший размах оно получило на железнодорожном транспорте, где за годы довоенных пятилеток, по подсчетам автора, было построено 12 железнодорожных линий и веток протяженностью 1720 км. Крупные объекты железнодорожного строительства были приравнены к таким важнейшим хозяйственным стройкам, как Магнитострой, Уралмашстрой. Вошла в число действующих Троицко–Орская железная дорога, которая содействовала индустриальному развитию Южного Урала, связала Урал с Казахстаном и разгрузила Самаро–Златоустовскую железную дорогу. Особую важность приобрела железнодорожная ветка Карталы – Магнитогорск, соединившая Магнитогорский комбинат с основной железнодорожной магистралью. На Западном Урале, где начал формироваться новый крупный центр химической промышленности, были сданы в эксплуатацию железная дорога Яр – Фосфоритная, участок от Усоляя до Соликамска. В первой пятилетке было продолжено и завершено в начале второй – строительство железной дороги от Свердловска до Кургана, сократившей путь следования грузов в Сибирь и обратно и ставшей составной частью меридиональных магистралей, соединявших северные и южные районы Урала. Определяющее значение для эксплуатации Ишимбаевского месторождения нефти в Башкирии имела построенная в короткие сроки железная дорога Уфа – Ишимбай. По сооруженной в предвоенные годы железнодорожной линии Акмолинск – Карталы уральская промышленность стала снабжаться карагандинским углем. Были также сданы в эксплуатацию железнодорожные ветки Челя-

бинск – Еманжелинская, Челябинск – Синарская, Синарская – Богаряк, Верхне-Уфалейский – Нижне-Уфалейский заводы, Орск – Домбаровские угли, имевшие внутрирегиональное значение.

В годы индустриализации шёл процесс становления новых видов транспорта – автомобильного и воздушного. Следует отметить, что по темпам роста ведомственный автомобильный транспорт превосходил автотранспорт общего пользования. Данная закономерность, характерная в то время для всей страны, еще в большей мере была присуща Уралу, где действовали гиганты машиностроительной и металлургической промышленности. Предприятиям и трестам принадлежало три четверти автомобильного парка. Обеспечить эффективное использование автомобильного парка можно было лишь при решении «дорожной проблемы». В первой пятилетке на грунтовых дорогах региона проводились в основном ремонтно-восстановительные работы с целью приведения их в проезжее состояние, во второй и третьей пятилетках развернулось строительство новых автодорог: Свердловск – Нижний Тагил, Пермь – Соликамск, Свердловск – Богданович, Свердловск – Первоуральск, Пермь – Коми-Пермятский округ, Кудымкар – Менделеево. Велась разработка проектно-сметной документации по реконструкции тракта Тюмень – Тобольск, проводились изыскательские работы по сооружению автомобильной дороги от Тобольска до Самарово.

Планомерное развитие воздушного транспорта как самостоятельной отрасли в стране началось с 1923 г. Потребовалось шесть лет подготовительной работы, прежде чем в регионе приступили к практическому применению авиации в хозяйственной сфере. Первая уральская почтово-пассажирская линия была открыта в 1929 г. К 1941 г. протяженность воздушных трасс выросла, по расчетам автора, до 6910 км. Роль гражданской авиации в период её становления определялась не столько грузоперевозками, сколько необходимостью установления быстрого почтово-пассажирского сообщения с отдалёнными районами, а также – в деле организации оперативного руководства промышленными новостройками.

Однако предусмотренная пятилетними планами программа нового транспортного строительства не была выполнена. В тексте диссертации анализируются объективные и субъективные причины ее невыполнения. Главными из них было отвлечение средств на оборону и в другие отрасли экономики, дефицит строительных материалов, низкий процент механизации строительномонтажных работ, организационные просчеты, вынужденное внутриотраслевое перераспределение части материальных и денежных ресурсов на реконструкцию путевого, станционного и пристанского хозяйства на линиях, оказавшихся чрезвычайно перегруженными. Однако выявленные недостатки, полагает автор, не перевешивают значимости выполненного в регионе транспортного строительства, которое получили невиданный ранее размах.

В пятом параграфе – «Динамика транспортных перевозок в 1928–1940 гг.» – показывается, как модернизация материально-технической базы транспорта отразилась на состоянии транспортных перевозок. Приводимая в тексте диссертации обобщающая таблица свидетельствует о том, что объем грузоперевозок на железнодорожном транспорте Урала с 1928 по 1940 гг. вырос в 6,7

раз, на речном – с 1931 по 1940 гг. в 3,5 раза, автомобильным транспортом в 1940 г. было перевезено 23 млн. т грузов. В грузообороте доминировал железнодорожный транспорт, его удельный вес в грузоперевозках повысился до 70,3%, доля речного транспорта увеличилась до 7,2% (в СССР его роль в грузоперевозках уменьшилась). Наиболее высокие темпы прироста в перевозочной работе наблюдались на автомобильном транспорте. В местных перевозках сохранялась значимость гужевого транспорта.

Произошли существенные изменения в структуре транспортных перевозок. Многократно вырос удельный вес индустриальных грузов, что было обусловлено высокими темпами промышленного развития региона, а также кооперированием уральского машиностроения и металлургии с Кузбассом и другими экономическими районами страны. Размеры перевозок сельскохозяйственных грузов увеличились, но их доля в общем грузообороте снизилась.

Рост численности населения на Урале, улучшение транспортного обслуживания территории определили быстрый рост пассажирских перевозок, выполняемых всеми видами транспорта. Основной прирост в пассажирообороте приходился на железные дороги. Весомую роль как в пригородном, так и транзитном пассажирском сообщении играл речной транспорт, возросло значение автомобильного транспорта. Накануне войны на Урале действовало 28 междугородных автобусных маршрутов. Несмотря на отмеченные успехи, планы перевозок уральским транспортом, за исключением немногих лет, не выполнялись. В официальных партийно-государственных документах положение дел на транспорте приукрашивалось. Результаты «досрочного» выполнения первого и второго пятилетнего плана не соответствовали действительности.

В пятой главе – «Человеческий фактор в развитии уральского транспорта» – анализируется процесс формирования, подготовки и повышения квалификации транспортных кадров, рассматривается развитие социальной сферы, освещается трудовая и творческая активность транспортников, раскрываются причины и содержание политических репрессий на транспорте.

В первом параграфе – «Формирование, подготовка и повышение квалификации транспортных кадров» – подчеркивается, что кадровая проблема на транспорте превратилась в задачу огромного хозяйственного и политического значения. После установления советской власти в первую очередь встала проблема руководящих кадров, ибо организаторов транспортного хозяйства советского типа не было. Основным источником формирования кадрового состава руководящих работников стало их выдвижение трудовыми коллективами либо направление на транспорт по инициативе партийных и профсоюзных комитетов. Немало выдвиженцев, накапливая практический опыт, стало затем руководителями государственного масштаба. Однако в целом положение с руководящими кадрами было тяжелым. Многим командирам транспортного производства, выдвинутым революционной волной, не хватало не только специальной, но и необходимой общеобразовательной подготовки.

Характерной особенностью в регулировании трудовых отношений в годы гражданской войны стала милитаризация труда (перевод транспортников на военное положение, проведение трудовых мобилизаций, использование труда во-

еннопленных, военнослужащих). Количественный состав транспортников региона в гражданскую войну и в начале 20-х гг. не отличался стабильностью и был подвержен маятниковым колебаниям. Политика нэпа создала благоприятную обстановку для пополнения и обучения транспортных кадров. К концу восстановительного периода напряженность в обеспечении кадрами ведущих транспортных служб была в основном преодолена. Однако с переходом к форсированной индустриализации и технической реконструкции транспортных предприятий кадровая проблема резко обострилась. При ее решении использовались как правовые, так и неправовые методы, расходившиеся с нормами трудового права, предусмотренными КЗоТом 1922 г.

Исследование, проведенное диссертантом, показывает, что для 1930-х гг. было характерно сочетание работы по поиску новых каналов формирования транспортных кадров с их подготовкой и повышением квалификации. Автор не соглашается с официальной позицией, изложенной в решениях XVIII съезда ВКП(б), которая исходила из успешного решения кадровой проблемы на транспорте к концу 30-х гг. Пример уральского транспорта дает основание для сомнения в реальности данного утверждения.

Во втором параграфе – «Социальная сфера транспорта» – автор показывает, что она развивалась не как обособленно изолированная область, а как органически составная часть общего модернизационного процесса транспортной системы. К социальной сфере транспорта относилось: упорядочение трудового законодательства, материальное обеспечение рабочих и служащих, организация здравоохранения, образования, досуга и отдыха, развитие жилищно-коммунального хозяйства, объектов культуры и спорта. Ссылаясь на архивные и опубликованные документальные материалы, диссертант полагает, что было бы неверным как приукрашивать материальное положение транспортников в дооктябрьский период, так и отрицать позитивные шаги, сделанные в данном направлении после 1917 г., как это порой делают современные публицисты.

Социальная политика Советского государства, а также правительств «демократической контрреволюции», действовавших на Урале в годы гражданской войны, была непоследовательной и противоречивой. Принимаемые правительством в первые годы советской власти решения по улучшению материального положения транспортников чаще всего оставались лишь директивой. Предложенная социалистическими партиями социальная программа Временного областного правительства Урала внешне выглядела очень привлекательно (8-часовой рабочий день, страхование на случай болезни и производственной травмы, создание бирж труда, защита интересов трудящихся при увольнении и т. д.). Однако осуществить эти замыслы ввиду серьезного сопротивления правых сил меньшевики и эсеры оказались не в состоянии.

Наиболее заметные позитивные тенденции в материально-бытовом обеспечении транспортников обозначились в период нэпа. В годы довоенных пятилеток в интересах вовлечения женщин в транспортное хозяйство происходило многократное расширение сети магазинов, столовых, комбинатов общественного питания, детских садов и яслей. На данном направлении происходит настоящий прорыв. Существенно увеличилось число стационарных медицинских,

клубных учреждений, физкультурных и спортивных обществ. Вместе с тем ускоренная индустриализация потребовала значительного отвлечения финансовых ресурсов на производственные цели, что не могло не сказаться на состоянии материального благосостояния трудящихся. Уровень жизни транспортников оставался низким.

Третий параграф называется «Трудовые почины и новаторские приемы». В нем диссертант отмечает, что на транспорте Урала возникло множество ценных починов и новаторских движений, которые способствовали повышению производительности труда и увеличению провозоспособности транспортных магистралей. В годы гражданской войны уральцы развили дальше инициативу железнодорожников депо Москва – Сортировочная по проведению коммунистических субботников, став зачинателями движения по оказанию помощи фронту сверхурочным бесплатным трудом. В 1921 г. в паровозном депо Екатеринбурга начали создаваться временные ударные бригады по срочному ремонту паровозов, во многом предвосхитившими массовое движение ударничества, развернувшееся в годы первой пятилетки. В 1929 г. на Пермской железной дороге действовало 1175 ударных бригад. Движение ударничества помогало лучше использовать подвижной состав, сокращать простои паровозов, вагонов, судов, автомобилей, улучшать другие производственные показатели. Транспортники Урала участвовали во всесоюзных конкурсах на лучшее депо, станцию, на лучшую паровозную, шоферскую бригаду и неоднократно были в них победителями. В годы второй и третьей пятилеток соревнование тесно увязывалось с модернизационными процессами и было направлено на освоение техники, внедрение прогрессивных методов труда. Разновидностью стахановского движения на железнодорожном транспорте стало кривоносовское, а на водном транспорте – чадаевское. Стахановцы уральского транспорта стали авторами ряда починов, получивших распространение на всей транспортной сети СССР (график грузовой работы станции диспетчера М. Артюшина; семейный паровоз братьев Жебутинских; метод работы смазчика вагонов Дедовика; испытание экспериментального судна, двигателя которого работали на электроэнергии и т. д.).

Размышляя об организационной стороне соревнования, автор высказывает мысль о том, что административно-командная система извратила и изменила его природу. Начавшись на добровольной основе, соревнование затем стало проводиться «в порядке партийной дисциплины» с широким вовлечением в него беспартийных рабочих. Апогей заорганизованности приходится на стахановское движение. Негативные явления в организации стахановского движения в конечном счете приводили к падению интереса к нему у транспортников.

Четвертый параграф посвящен политическим репрессиям на транспорте. В параграфе отмечается, что часто на уровне обыденного правосознания представления о политических репрессиях увязываются лишь с арестами и расстрелами 1937 г. Это не совсем так. Политические репрессии начались с первых дней прихода к власти большевиков. Призывы насилию раздавались с обеих сторон, террор не отрицался ни органами советской власти, ни контрреволюцией. В годы гражданской войны красный террор соседствовал с белым террором.

С переходом к нэпу происходит определенная либерализация политического режима и процент «активных политических преступлений» был сравнительно невелик. Высшая мера социальной защиты – расстрел в 1923–1925 гг. сохраняется на уровне 0,1% к общему числу наказаний, что идет вразрез с устоявшимся мнением о массовых расстрелах, будто бы производимых в этот период по приговорам советских судов. Однако со второй половине 20-х гг. в связи с обострением борьбы за власть между различными партийными группировками удельный вес политических репрессий вновь возрастает. 1937–1938 гг. стали временем «большого террора». Нарком путей сообщения Л. М. Каганович, входивший в ближайшее сталинское окружение, принимал непосредственное участие в разработке и осуществлении репрессивной политики. Репрессиям подверглись все категории рабочих и служащих, но в первую очередь они затронули работников, занимавших руководящие должности, поскольку на них возлагалась персональная ответственность за конкретные участки работы. В приложении к тексту диссертации помещен составленный автором мартиролог транспортников Тюменской области – жертв политических репрессий. Масштабы репрессий были таковы, что на ряде предприятий потери от них превосходили число погибших в Великой Отечественной войне. Массовые репрессии нанесли серьезный урон транспортному хозяйству и осложнили работу его служб.

В заключении диссертации подводятся основные итоги исследования и формулируются обобщающие выводы.

Результаты исследования свидетельствуют о том, что на транспорте Урала происходили важные модернизационные процессы, которые затронули все его стороны: материально-техническую базу, управление, кадровую политику, социальную сферу, организацию перевозочной работы. Они отражали общие закономерности, присущие развитию транспортной системы страны в целом. Транспорт рассматривался как неотъемлемый фактор строительства социалистической экономики.

Революционные события 1917 г. не остановили, а ускорили развитие модернизационных процессов, начало которым было положено технической перестройкой транспорта в 60–70-е гг. XIX – начале XX вв. Советская модернизация транспорта стала логическим продолжением тенденций развития транспортной инфраструктуры, которые формировались в России и за рубежом накануне Октябрьской революции. Вместе с тем транспортная политика Советского государства внесла в процесс модернизации определенную специфику. По мнению автора, модернизация транспорта в рассматриваемый период в своем развитии прошла три стадии: 1) 1917–1920 гг.; 2) 1921–1928 гг.; 3) конец 1920-х – 1930-е гг., – которые соответствовали основным этапам социально-экономической политики государства.

На первой стадии модернизации основное внимание обращалось на поиски наиболее приемлемых организационных форм управления транспортным хозяйством и подготовку кадров. Несмотря на сложную экономическую и политическую обстановку, все действовавшие в регионе в 1917–1920 гг. правительства разрабатывали прогнозы о стратегии дальнейшего развития путей со-

общения.

В условиях нэпа, когда стали действовать новые принципы хозяйствования, модернизационные процессы на транспорте расширились. Они охватили материально-техническую базу, социальную сферу, обозначились демократические тенденции в механизме управления. Однако регламентирующая роль государства не могла не сказаться на глубине их осуществления.

На третьей стадии модернизации, которая совпала с курсом государства на ускоренную индустриализацию страны, были достигнуты внушительные результаты в совершенствовании и обновлении техносферы, которые можно рассматривать как начало научно-технической революции на транспорте. Материально-техническая база путей сообщения Урала значительно укрепилась. Были сделаны важные шаги по созданию единой транспортной системы региона. Транспорт существенно увеличил объемы перевозок. Но если подходить к модернизации как системному процессу, то ряд ее аспектов (кадры, социальная сфера, управление) при тоталитарном политическом режиме получил недостаточное либо деформированное развитие. В их содержательной стороне была очень сильна политическая составляющая. Курс на ускоренную индустриализацию обусловил реорганизацию системы управления, в которой утвердились административно-командные методы. С установлением диктаторской формы правления деформировалось народовластие, происходило сращивание партийного и государственного аппарата. Значительный ущерб транспортному хозяйству нанесли необоснованные политические репрессии.

Автор полагает, что, несмотря на произошедшие крупные количественные и качественные изменения в работе уральского транспорта, вряд ли можно согласиться с выводом некоторых исследователей³³, которые считают, что в довоенные пятилетки транспорт Урала превратился в передовую отрасль хозяйства, преодолел отставание от потребностей экономики и перестал сдерживать развитие уральской промышленности. Свою позицию мы мотивируем следующими аргументами: 1) техническая реконструкция как на железнодорожном, так и водном транспорте не была завершена. Болезненно отражалось на их перевозочной работе неудовлетворительное техническое состояние путевого хозяйства, судоремонтной базы, недостаточная пропускная способность железнодорожных узлов и станций. Медленно осваивалась новая техника; 2) не реализованной в полном объеме оказалась программа нового железнодорожного строительства; 3) не была выполнена поставленная задача организовать регулярное движение автомобильного транспорта на автомагистралях, трактах и грузонапряженных подъездах к городам, железнодорожным станциям и водным путям; 4) сохранялось отставание водного транспорта; 5) гражданская авиация находилась лишь в стадии становления; 6) установленные планы грузоперевозок, за исключением немногих лет, систематически не выполнялись; 7) транспорт по-прежнему не удовлетворял потребности экономики в перевозках и ра-

³³ См.: Матушкин П. Г. Урало-Кузбасс: Борьба Коммунистической партии за создание второй угольно-металлургической базы СССР (1926–1937). С. 277; Савостенко В. М. Деятельность КПСС по созданию второй угольно-металлургической базы СССР (1926–1937). С. 133.; Очерки истории коммунистических организаций Урала. Т. 2. Свердловск, 1974. С. 163, 198; История Оренбуржья. С. 239.

ботал с большим напряжением.

Что можно взять из исторического опыта 1917–1941 гг. для сегодняшнего дня? На первый взгляд, опыт советского прошлого для настоящего времени, когда осуществляется переход к рыночной экономике и идет процесс наращивания демократических тенденций в развитии общественных отношений, в принципе непригоден. Это далеко не так. С одной стороны, полезно критическое осмысление даже негативных сторон транспортной политики Советского государства, поскольку оно дает возможность проанализировать, какие ошибки были допущены и к каким последствиям они привели. Их анализ свидетельствует о том,

– что отрицательное воздействие на хозяйственный организм страны оказывают монополия государства на пути сообщения, отсутствие возможности применения альтернативных форм собственности;

– что административно-командные методы руководства в лучшем случае могут дать лишь кратковременный эффект и не создают условий для кардинального улучшения положения;

– что попытки ускорить процесс социально-экономического развития, либо направить его в желаемое направление с помощью волюнтаристских политических методов, без учета объективных экономических законов обречены на провал;

– что несостоятельно стремление строить хозяйственные отношения на безрыночной, директивной основе.

Исторический опыт советского периода также убеждает: в ущербности принципа «демократического централизма», который в 1917–1941 гг. привел к чрезмерной централизации и бюрократизации управления; в абсурдности решения сложных производственных и социальных вопросов путем массовых репрессий.

С другой стороны, в эти годы формировался и позитивный опыт в решении острой транспортной проблемы, определенные грани которого в той или иной мере могут использоваться на современном этапе: применение элементов рыночной экономики в условиях нэпа; попытка комплексного подхода к разработке транспортной политики с учетом взаимодействия с другими отраслями хозяйства; опыт довоенного поколения транспортников в электрификации железных дорог, в проведении крупномасштабного транспортного строительства и т. д. Критическое осмысление опыта прошлых лет в совокупности с научным изучением современных тенденций в развитии транспорта – залог его успешной работы в настоящем и будущем.

В приложениях к диссертации приводятся фамилии и имена руководящих хозяйственных и партийных работников транспорта Урала, а также составленный автором мартиролог транспортников Тюменской области – жертв политических репрессий 1917 – 1941 гг. с указанием их места работы, даты осуждения, расстрела и реабилитации.

ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ:

1. Климов И. П. Транспорт Урала (октябрь 1917 г. – июнь 1941 гг.): Монография / И. П. Климов. – Деп. в ИНИОН РАН, 10. 07. 1993, №46765. – 415 с. (25,9 п. л.).
2. Климов И. П. История развития транспорта на Урале (октябрь 1917 – июнь 1941 гг.): Монография / И. П. Климов. – Тюмень: Изд-во «Вектор Бук», 2005. – 384 с. (22,3 п. л.) – В надзаг.: М-во образования и науки РФ, Тюмен. гос. ун-т.
3. Климов И. П. Человеческий фактор в развитии российского транспорта. 1917–1941 гг. (на материалах Урала): Монография / И. П. Климов. – М.: Изд-во «Спутник+», 2006. – 105 с. (6,5 п. л.).
4. Свердловская магистраль. 1878–1990 гг.: Учебное пособие / М. Т. Крючков, И. П. Климов, Б. Ф. Балакин, Т. В. Бочкарева и др. – Екатеринбург: Урал. гос. акад. путей сообщения, 1994. – 410 с. (25,6 п. л.).
5. Климов И. П. Железнодорожное строительство на Урале в 1918–1940 гг. / И. П. Климов // Транспортное строительство. – М., 1987. – №1. – С. 54–57 (0,25 п. л.).
6. Климов И. П. Реконструкция транспорта Урала в довоенные пятилетки (1928 – июнь 1941 гг.) / И. П. Климов // Исторические науки. – М., 2005. – №2. – С. 27–40 (0,9 п. л.).
7. Климов И. П. Перевозочная работа уральского транспорта в 1921–1927 гг. / И. П. Климов // Исторические науки. – М., 2005. – № 6. – С. 17–26 (0,4 п. л.).
8. Климов И. П. Транспортная проблема в Уральском регионе и пути ее решения (конец 20-х – 30-е годы XX века) / И. П. Климов // Вестник Тюменского государственного университета. – 2005. – №2. – С. 96–102 (0,4 п. л.).
9. Климов И. П. Становление гражданской авиации на Урале (20–30-е гг. XX века) / И. П. Климов // Вестник Тюменского государственного университета. – 2006. – №1. – С. 188–195 (0,5 п. л.).
10. Климов И. П. Организация работы уральского транспорта после восстановления советской власти (середина 1919–1920 гг.) / И. П. Климов // Известия Уральского государственного университета. – 2006. – №40: Серия гуманитарных наук. – Вып. 11. – С. 203–211 (0,5 п. л.).
11. Климов И. П. Правовые аспекты национализации транспорта в период формирования советской государственности: октябрь 1917 – середина 1918 гг. (на материалах Урала) / И. П. Климов // «Черные дыры» в Российском законодательстве. – М., 2006 – №1. – С. 437–445 (1 п. л.).
12. Климов И. П. Политические судебные преследования транспортников в 30-е годы XX века / И. П. Климов // Судебная власть в России: закон, теория и практика. – М.: Юрист, 2005. – С. 90–95 (0,4 п. л.).
13. Климов И. П. Опыт решения транспортной проблемы на Тюменском Севере / И. П. Климов // Социально-экономические и социально-культурные детерминанты развития личности в условиях интенсивного развития северных регионов: Тезисы докл. Межд. науч. конф. – Тюмень, 1990. – С. 68 (0,06 п. л.).
14. Климов И. П. Особенности формирования советской технической интеллигенции на транспорте в 1917–1940 годах (на материалах Урала) / И. П. Климов // Интеллигенция в политической истории XX века: Тезисы докл. Межгос. науч. конф. – Иваново: Изд-во Иванов. гос. ун-та, 1992. – С. 175–177 (0,2 п. л.).
15. Климов И. П. Массовые репрессии на транспорте в 30-е годы: характер, формы, методы и последствия (на примере Урала) / И. П. Климов // Актуальные проблемы юриспруденции: Материалы итог. науч. конф. – Тюмень: Мирутра, 1996. – С. 44–49 (0,4 п. л.).
16. Климов И. П. Административно-командные методы управления транспортным хозяйством в 20–30-е годы (на примере транспорта Урала) / И. П. Климов // Актуальные

- проблемы юриспруденции: Сб. статей. – Тюмень: Изд-во Тюмен. гос. ун-та, 1998. – Вып. 2. – С. 109–115 (0,4 п. л.).
17. Климов И. П. Право собственности на транспорте в период формирования советской государственности / И. П. Климов // Актуальные проблемы юриспруденции: Сб. статей. – Тюмень: Изд-во Тюмен. гос. ун-та, 1999. – Вып.2. – Ч. 1. – С. 90–95 (0,4 п. л.).
 18. Климов И. П. Правовые основы решения кадровой проблемы на транспорте в период индустриализации (на примере Урала) / И. П. Климов // Актуальные проблемы юриспруденции: Сб. статей. – Тюмень: Изд-во Тюмен. гос. ун-та, 1999. – Вып.4. – С. 223–229 (0,4 п. л.).
 19. Климов И. П. Источники (формы) транспортного права в советский период // Юридическая наука и юридическое образование в России на рубеже веков: состояние, проблемы, перспективы: Материалы регион. науч.-практ. конф. – Тюмень: Изд-во Тюмен. гос. ун-та, 2001. –С. 211–219 (0,6 п. л.).
 20. Климов И. П. Действие принципов юридической ответственности на транспорте в 30-е годы XX века (на материалах Урала) / И. П. Климов // Проблемы юридической ответственности: история и современность: Статьи по итогам Всерос. науч. конф. – Тюмень: Изд-во Тюмен. гос. ун-та, 2004. – Ч. 1. – С. 62–67 (0,4 п. л.).
 21. Климов И. П. Становление автомобильного и воздушного транспорта в Уральском регионе (20–30-е годы XX века) / И. П. Климов // Правовые, экономические, социокультурные проблемы: общероссийские закономерности и региональная специфика. – Тюмень: Тюмен. гос. ин-т мировой экономики, управления и права, 2004. – Вып. 4. – С. 193–198 (0,4 п. л.).
 22. Климов И. П. Политические репрессии на транспорте Урала и их последствия (октябрь 1917–1938 гг.) / И. П. Климов // Страницы истории России: Сб. науч. тр. / Урал. гос. ун-т путей сообщения. – Вып. 47 (130) – Екатеринбург, 2005. – С. 26–43 (1 п. л.).
 23. Климов И. П. Иностранцы граждане на урало-сибирском транспорте в советский период российской истории / И. П. Климов // «Aus Sibirien – 2005»: Научно-информационный сборник. – Тюмень: Экспресс, 2005. – С. 70–72 (0,2 п. л.).
 24. Климов И. П. Новое железнодорожное строительство на Урале (20–30-е годы XX века) / И. П. Климов // Тюменский исторический сборник. – Вып. VIII. – Тюмень: Изд-во «Вектор Бук», 2005. – С. 224–232 (0,5 п. л.).
 25. Климов И. П. Социально-экономическая политика Временного областного правительства Урала на транспорте (август – ноябрь 1918 года) / И. П. Климов // Историческая наука в Тюменском государственном университете: Материалы регион. науч. конф. – Тюмень: Изд-во «Вектор Бук», 2005. – С. 95–101 (0,4 п. л.).
 26. Климов И. П. Развитие транспорта в Тюменском регионе (вторая половина 1920-х – 1930-е годы) / И. П. Климов // Регион: экономические и правовые проблемы и перспективы развития: Материалы Всерос. науч.-практ. конф. – Тюмень: Экспресс, 2005. – С. 80–84 (0,3 п. л.).
 27. Климов И. П. Исторический опыт по организации работы транспорта / И. П. Климов // Социально-экономические проблемы современной России: Сб. статей. – Вып. 5. – Тюмень: Изд-во Тюмен. гос. ун-та, 2005. – С. 108–115 (0,5 п. л.).
 28. Климов И. П. Мартиролог транспортников Урала – жертв большого террора 30-х годов XX века / И. П. Климов // Обеспечение прав и свобод человека и гражданина: Сб. ст. по итогам Междун. науч.-практ. конф. – Ч. 1. – Тюмень: Изд-во Тюмен. гос. ун-та, 2006. – С. 130–134 (0,4 п. л.).

Подписано в печать 30.08.2006. Тираж 100 экз.
Объем 2,3 уч. изд. л. Формат 60x84/16. Заказ № 499.

Издательство Тюменского государственного университета
625000, г. Тюмень, ул. Семакова, 10

Тел. / факс (3452) 45-56-60, 46-27-32

E-mail: izdatelstvo@utmn.ru