

Конов Алексей Александрович

**ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ МОДЕРНИЗАЦИИ СТАНЦИОННОГО ХОЗЯЙСТВА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА УРАЛЕ В 1956-1980-Е ГГ.**

Статья посвящена опыту модернизации станционного хозяйства железнодорожного транспорта на Урале в период его интенсивной электрификации и увеличения протяженности железнодорожной сети. Электрификация железнодорожных линий, строительство новых железнодорожных участков увеличили объемы и интенсивность движения грузопотоков по железнодорожной сети Урала, потребовали расширения существующих и строительства новых железнодорожных станций, оснащения станций новейшей техникой и мощными сортировочными устройствами. В статье рассмотрены основные направления модернизации железнодорожных узлов Урала, выявлены и проанализированы причины медленных темпов развития станционной инфраструктуры железных дорог. Показано, что недостаточное финансирование государством инфраструктуры железнодорожных станций, слабая материальная база строительных организаций постепенно привели к снижению пропускных и провозных способностей железных дорог на Урале.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2016/6-2/25.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2016. № 6(68): в 2-х ч. Ч. 2. С. 101-106. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2016/6-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

УДК 930.83

Исторические науки и археология

Статья посвящена опыту модернизации станционного хозяйства железнодорожного транспорта на Урале в период его интенсивной электрификации и увеличения протяженности железнодорожной сети. Электрификация железнодорожных линий, строительство новых железнодорожных участков увеличили объемы и интенсивность движения грузопотоков по железнодорожной сети Урала, потребовали расширения существующих и строительства новых железнодорожных станций, оснащения станций новейшей техникой и мощными сортировочными устройствами. В статье рассмотрены основные направления модернизации железнодорожных узлов Урала, выявлены и проанализированы причины медленных темпов развития станционной инфраструктуры железных дорог. Показано, что недостаточное финансирование государством инфраструктуры железнодорожных станций, слабая материальная база строительных организаций постепенно привели к снижению пропускных и провозных способностей железных дорог на Урале.

Ключевые слова и фразы: железнодорожная станция; сортировочная горка; электрификация; парк отправления поездов; радиосвязь; грузовые потоки.

Конов Алексей Александрович, к.и.н., доцент
Уральский государственный университет путей сообщения
alek.konov2012@yandex.ru

**ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ МОДЕРНИЗАЦИИ СТАНЦИОННОГО ХОЗЯЙСТВА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА УРАЛЕ В 1956-1980-Е ГГ.**

Станционное хозяйство железнодорожного транспорта имеет первостепенное значение для обеспечения пропускных и провозных способностей железнодорожных магистралей, создает необходимые условия для организации перевозочного процесса и безопасности движения поездов. В то же время станционное хозяйство служит необходимой основой для взаимодействия промышленных предприятий и районов с железными дорогами, обеспечивает промышленные предприятия сырьем и материалами, осуществляет вывоз с предприятий готовой продукции.

Освоение новых сырьевых районов, строительство промышленных предприятий требуют сооружения новых железнодорожных линий, подъездных путей и модернизации станционного хозяйства железных дорог. Проблема модернизации станционного хозяйства достаточно остро проявилась в СССР в 1950-1980-е гг. в связи с реализацией на железных дорогах СССР Генерального плана электрификации и новым промышленным строительством в восточных районах страны. Обращение к историческому опыту советского государства по модернизации станционного хозяйства железных дорог позволит сегодня выбрать оптимальные пути развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, расставить приоритеты в технической политике на современном транспорте и поможет избежать регрессивных процессов в развитии материальной базы транспорта.

Необходимо уделить особое внимание важнейшим факторам модернизации станционного хозяйства на железных дорогах Урала, под влиянием которых шло развитие всей инфраструктуры железнодорожного транспорта, определялись темпы протекания модернизационных процессов и степень их завершенности.

Во-первых, реализация на железных дорогах Урала Генерального плана электрификации вызвала значительный рост грузовых и пассажирских перевозок на железных дорогах. В связи с этим большое развитие получали станции и железнодорожные узлы, расположенные на магистральных электрифицированных линиях, где объем перевозок был особенно значителен и постоянно нарастал.

Во-вторых, расширение существующих и появление новых промышленных районов на Урале и в Западной Сибири привели к резкому увеличению грузопотоков на линиях действующей сети Урала, с которыми существующая сеть станций не справлялась и требовала глубокой модернизации. Возникла необходимость в строительстве новых сортировочных и грузовых станций, которые в районах нового промышленного освоения превращались в города с полноценной социальной инфраструктурой.

В-третьих, модернизация станционного хозяйства вызвана интенсивным строительством новых железнодорожных линий и вторых путей. Новые железнодорожные линии и вторые пути существенно увеличивали грузопотоки, проходившие через станции на действующей железнодорожной сети, привели к возникновению новых железнодорожных узлов и станций на своих полигонах.

Таким образом, сложность и специфика модернизации станционного хозяйства на железных дорогах Урала определялась взаимодействием многообразных факторов: электрификацией железнодорожных линий и участков, новым промышленным и городским строительством, освоением месторождений углеводородного сырья и руд, строительством новых железнодорожных линий, вторых путей и подъездных путей к промышленным предприятиям.

Анализ архивных материалов позволяет выделить основные направления модернизации железнодорожных станций Урала в условиях быстрого роста грузовых и пассажирских перевозок, увеличения интенсивности движения поездов.

Первое – разгрузка наиболее крупных сортировочных станций от транзитных и местных грузопотоков путем строительства железнодорожных обходов этих станций или перевода грузопотоков на другие станции.

Второе – строительство на железнодорожных станциях дополнительных путей приема и отправления поездов, удлинение станционных путей для приема тяжеловесных поездов, строительство сортировочных парков и горок по расформированию и формированию поездов.

Третье – введение на станциях нового высокопроизводительного технологического оборудования и локомотивов: оснащение железнодорожных станций электрической централизацией стрелочных переводов, механизация сортировочных горок, замена на станциях маневровых паровозов новыми видами тяги, внедрение на станциях радиосвязи и информационной связи о подходе поездов, электрификация станционных путей и подходов к станциям [4, с. 111-124].

Четвертое – строительство новых сортировочных и грузовых станций на перегонах, подъездных путях и новых железнодорожных линиях.

Модернизация станционного хозяйства проводилась сразу по нескольким направлениям либо осуществлялась отдельными этапами с переходом от одного направления развития к последующему. На первом этапе модернизации (1956-1970 гг.) на железнодорожных станциях осуществлены первоочередные работы по электрической централизации стрелочных переводов, оборудованию маневровых локомотивов радиосвязью, оснащению станций громкоговорящей парковой связью. На некоторых станциях построены сортировочные горки. Электрическая централизация стрелочных переводов позволяла увеличить в четыре раза отправление поездов, резко повысить маневренность станций, исключала возможность открытия сигнала при неправильно подготовленном маршруте или на путь, занятый подвижным составом. Первый этап модернизации был ориентирован на реализацию Генерального плана электрификации на железных дорогах Урала.

На втором этапе (1970-1980-е гг.) вступили в строй новые железнодорожные линии на Северном Урале и Западной Сибири, которые стали перегружать действующую сеть станций Урала грузопотоками и потребовали больших работ по наращиванию перерабатывающих мощностей существующих станций и строительству новых. Второй этап был связан с интенсивным промышленным строительством в Западной Сибири и на Северном Урале.

Модернизация Нижнетагильского отделения Свердловской дороги осуществлялась медленными темпами и со значительным отставанием от намеченных в пятилетних планах сроков. Первые мероприятия модернизации начались на отделении в конце 1950-х гг. и сводились к оснащению железнодорожных станций и локомотивов новыми средствами связи, осуществлялась постепенная замена маневровых паровозов тепловозами. Проводимые руководством отделения мероприятия должны были, прежде всего, повысить производительность труда работников станций, ускорить обработку резко возросшего грузопотока. В 1958 г. на станции Смычка впервые на отделении был применен электровоз для надвига составов на горку, что повысило ее перерабатывающую способность. В 1958 г. оснащены радиосвязью все маневровые и передаточные паровозы станции Смычка для осуществления связи машинистов с дежурным по станции. Введение радиосвязи на паровозах позволяло заметно ускорить маневровую работу [14, д. 245, л. 82-84].

К середине 1970-х гг. началось быстрое расширение Качканарского горно-обогатительного комбината № 1 и строительство нового Среднеуральского горно-обогатительного комбината № 2. Появились реальные возможности сокращения завоза на Урал железных руд месторождений Курской магнитной аномалии и увеличения производства качественного и дешевого чугуна, стали и проката на Урале. Реализация этой перспективы была напрямую связана с увеличением добычи качканарских титаномагнетитов и увеличением пропускной и провозной способности Нижнетагильского отделения Свердловской дороги. В результате модернизация отделения дороги была существенно ускорена [15, д. 27, л. 53-57].

В 1971-1975 гг. были построены вторые пути на участке Свердловск – Нижний Тагил. Строительство вторых путей привело к необходимости увеличения пропускной и перерабатывающей способности станций отделения. За этот период на 10 станциях отделения была осуществлена электрическая централизация 117 стрелочных переводов, что существенно повысило пропускную способность станций и скорости движения поездов на отделении. В 1975 г. завершена реконструкция сортировочной станции Смычка. На станции был введен в эксплуатацию новый приемоотправочный парк, уложены дополнительно 15 путей, оборудованы устройствами электрической централизации 85 стрелочных переводов и сигналов. Модернизация позволила увеличить перерабатывающую способность станции на 20%, повысить производительность труда на 11% [10, д. 295, л. 78].

В 1976 г. осуществлена модернизация станции Нижний Тагил за счет централизации 54 стрелочных переводов, переустройства контактной сети, посадочных платформ и устройства подземного тоннеля для перехода пассажиров. В 1980 г. на станции все паровозы в маневровом и передаточном движении были заменены на тепловозы. Тем не менее станция не справлялась с постоянно растущими грузопотоками с Качканарского горно-обогатительного комбината. Потребовалось строительство новых грузовых станций.

В 1981 г. Качканарским горно-обогатительным комбинатом была построена и передана в эксплуатацию отделению дороги новая станция Качканар-I, на которой были оборудованы электрической централизацией 50 стрелочных переводов и построены семь новых путей, выполнен целый комплекс работ по модернизации устройств СЦБ и связи [Там же, л. 79]. В 1981 г. на Нижнетагильском металлургическом комбинате построена и сдана в эксплуатацию станция Промышленная, на Верхне-Салдинском металлургическом объединении – станция Западная, на Невьянском цементном заводе – станция Заводская [Там же, л. 81].

К 1982 г. на большинстве станций Нижнетагильского отделения была введена электрическая централизация управления стрелками и сигналами, все участки отделения были электрифицированы, движение поездов обслуживалось электротягой. На направлении Свердловск – Смычка – Верхотурье была введена автоблокировка,

на направлениях Смычка – Алапаевск и Азиатская – Качканар – полуавтоматическая блокировка. Все это позволило отделению дороги бесперебойно обеспечить подвоз необходимого сырья и материалов и вывоз готовой продукции с промышленных предприятий Нижнетагильского узла [2, с. 199].

С 1962 г. началась интенсивная модернизация Серовского отделения Свердловской железной дороги в связи с быстрым развитием группы промышленных городов Северного Урала и строительством новой железнодорожной линии Ивдель – Обь. Серовское отделение являлось северным участком Свердловской железной дороги, обслуживавшим крупные промышленные центры, расположенные в северо-восточных районах Свердловской области. Всего отделение дороги обслуживало 10 районов севера Свердловской и Тюменской областей, Ханты-Мансийского национального округа, на территории которого размещались свыше 200 различных производственных предприятий [6, д. 205, л. 66]. Из Серова железнодорожные пути шли по четырем направлениям: Свердловск, Сосьва, Ивдель и Покровск.

В 1959-1967 гг. была построена новая железнодорожная линия Ивдель – Обь для освоения лесных ресурсов Северного Урала и газовых месторождений Тюменской области. Наряду со строительством леспромхозов вдоль трассы новой дороги началось строительство промышленных предприятий в Ивдельском районе, наращивали производственные мощности и выпуск продукции предприятия, рудники, карьеры, расположенные вдоль существовавшей железной дороги Серов – Полуночное. В районе города Ивделя была создана база для строительства и эксплуатации газопровода Игрим – Серов [Там же, л. 68]. В Серове начались большие работы по наращиванию производственных мощностей завода ферросплавов, металлургического комбината. Железнодорожный узел Серов-Сортировочный оказался перегружен перевозками и перестал справляться с грузовыми и пассажирскими потоками.

Путевое развитие станций на Серовском отделении было весьма слабым. Длины приемоотправочных путей станций составляли от 410 до 730 м. По этой причине весовая норма для поездов с лесными грузами была ограничена до 1600 т. Основная станция отделения Серов-Сортировочный располагала немеханизированной горкой малой мощности с производительностью 1500 вагонов в сутки и сортировочным парком из 13 путей. Приемоотправочный парк станции имел 10 путей, что было недостаточно для 14 назначений, установленных для станции. Из-за недостатка путей для отправления пассажирских поездов использовались пути станции Надеждинский завод, располагавшейся на территории металлургического комбината им. А. К. Серова [Там же, л. 71].

Вопросы реконструкции Серовского отделения Свердловской дороги были рассмотрены Серовским горкомом КПСС, и 23 ноября 1962 г. принято постановление «О подготовке Серовского отделения Свердловской железной дороги к перевозке возрастающего потока грузов в связи со строительством железной дороги Ивдель – Обь и развитием промышленности города» [Там же, л. 74-75].

В постановлении бюро горкома КПСС были намечены работы по завершению строительства станций Ивдель-1 и Першино в 1963 году, переводу на тепловозную тягу депо Серов-Сортировочный в 1964 году. Строительство новых станций поручалось войсковой части 01662, выделение необходимых командованием стройматериалов и оборудования возлагалось на Тюменский Совнархоз. Строительные работы по удлинению путей на станциях Лесоразработки и Марсята были поручены путевой машинной станции № 3 Свердловской железной дороги [2, с. 211].

Для разгрузки станции Серов-Сортировочный от перевозок угольных маршрутов в адрес Серовской ГРЭС принято решение о строительстве железнодорожной ветки Источник – ГРЭС силами строительного треста Серовской ГРЭС. Новый перегон служил снабжению Серовской ГРЭС угольными поездами из Волчанска и Карпинска, минуя станцию Серов-Сортировочный. Освободившиеся пути станции стали использоваться для приема и переработки грузов с новостройки Ивдель – Обь [12, д. 65, л. 100].

Новый участок Источник – Серовская ГРЭС обеспечил кратковременный эффект по увеличению пропускной способности станции Серов-Сортировочный и отделения в целом. Железнодорожная линия Ивдель – Обь постоянно увеличивала грузопотоки через станцию и Серовское отделение. В результате темпы технического развития отделения дороги стали отставать от темпов роста грузопотока. В 1967 г. Серовский железнодорожный узел со станциями Серов-Сортировочный и Серов Заводской был не в состоянии обрабатывать пассажирские и грузовые составы одновременно. Вагоны с грузом простаивали на станции Серов-Сортировочный, так как в это время проходила обработка пассажирских составов. Основными причинами такого положения стали, во-первых, недостаточное финансирование развития Серовского железнодорожного узла, а во-вторых, очевидное несоответствие пропускных и провозных способностей отделения дороги росту грузопотоков из новых промышленных районов [13, д. 57, л. 21].

К 1976 г. основные работы по модернизации Серовского отделения были завершены: удлинены пути на восьми станциях, на участке Серов-Сортировочный – Марсята построена автоматическая блокировка, на всем отделении введена радиосвязь. На станции Серов-Сортировочный были удлинены пути сортировочного парка, построен новый парк прибытия поездов, установлена маршрутно-релейная централизация стрелок, механизирована сортировочная горка, оборудована пневмопочта для доставки грузовых документов. Проведенные модернизационные мероприятия позволили отделению обеспечивать возрастающие перевозки грузов и пассажиров, способствовали устойчивому развитию промышленных районов и городов Северного Урала [8, д. 26, л. 44].

С начала 1970-х гг. ускоренными темпами стал развиваться Асбестовский промышленный район Урала, что привело к необходимости модернизации Асбестовского железнодорожного узла. Грузовые станции Баженово, Асбест, Изумруд и железнодорожная ветвь Баженово – Асбест перестали обеспечивать вывоз увеличивающейся продукции комбината «Ураласбест» – асбеста низких сортов, щебня, песка, толерубероида. По предварительным

соображениям института «Уралгипротранс», для модернизации железнодорожного транспорта Асбестовского промышленного узла были намечены электрификация линий Свердловск – Богданович и Баженово – Асбест, но основной упор в проекте был сделан на путевое развитие станций Баженово, Муранитная, Режик, Изумруд и Асбест, строительство вторых путей на участке Богданович – Рефт [7, д. 68, л. 60-61].

Всего в течение 1971-1975 гг. на Свердловской железной дороге были реконструированы полностью и частично 155 станций, в их числе такие крупные сортировочные, как Серов, Смычка, Каменск-Уральский. Однако уже в декабре 1974 г. было впервые отмечено, что Свердловская железная дорога начинает сдерживать развитие промышленных районов Среднего Урала. В числе важнейших объектов с ограниченной пропускной и провозной способностью оказались Свердловский и Пермский железнодорожные узлы с их сортировочными станциями, локомотивным, вагонным, грузовым и пассажирским хозяйством. Введение в эксплуатацию нового Сургутского отделения в декабре 1977 г. с 34 новыми станциями усилило перегрузку главного хода Свердловской дороги грузопотоками, предназначенными для освоения сырьевой базы Тюменской области [5, с. 147].

Среди причин отставания развития инфраструктуры железнодорожных станций на Урале следует особо отметить недостаточное развитие материально-технической базы крупнейшей строительной трестов железных дорог Урала, низкий уровень снабжения строительства материалами, недостаточные капиталовложения в инфраструктуру станций. Основная часть капитальных вложений направлялась на строительство новых железнодорожных линий в Тюменской области и на Дальнем Востоке, остававшаяся часть средств и ресурсов направлялась на развитие пропускных и провозных способностей важнейших транзитных направлений. При этом выделяемые капиталовложения использовались, как правило, для электрификации и строительства вторых путей, и самые незначительные средства предназначались для развития станций и узлов.

Еще одна причина отсталости станционного хозяйства неоднократно отмечалась в докладных записках руководителей службы движения Свердловской дороги, письмах областных партийных органов Урала в Министерство путей сообщения. Новые железнодорожные линии на Северном Урале и в Западной Сибири были построены без учета пропускных и провозных способностей действующих железнодорожных направлений, к которым они примыкали. В результате они многократно перегружали действующую сеть Урала грузопотоками и порожними вагонами, с переработкой которых станции не справлялись.

Эти и другие причины привели к принятию в конце 1970-х гг. кардинальных мер по увеличению пропускных способностей железных дорог на Урале. Впервые был выработан комплексный подход к решению проблемы развития станционного хозяйства при участии в модернизации всех союзных министерств и ведомств.

25 июля 1979 г. Совет Министров СССР принял постановление № 917 «Об улучшении работы Свердловской железной дороги и увеличении ее пропускной и провозной способности» [1, д. 1115, л. 1-95]. В постановлении были предусмотрены капитальные строительные работы по увеличению пропускных и провозных способностей важнейших направлений Свердловской дороги: Пермь – Свердловск – Тюмень, Пермь – Березники – Соликамск, Баженово – Асбест – Рефт, Егоршино – Богданович – Каменск-Уральский и Тюмень – Тобольск – Сургут. Намечены работы по завершению строительства двухпутного электрифицированного обхода Свердловского узла (Арамилы – Решеты) с выходами на Тюменское, Курганское, Казанское и Пермское направления. При этом на обходе сооружалась новая сортировочная станция Седельниково, так как обход уже не решал проблемы разгрузки станции. Запланированы были крупные работы по развитию Свердловского, Пермского, Березниковского и Тюменского железнодорожных узлов.

На 1981-1985 гг. Министерством путей сообщения были запланированы работы по строительству, расширению и реконструкции объектов железнодорожного транспорта в Асбестовском промышленном узле и на прилегающих к нему железнодорожных участках. Получали развитие железнодорожные узлы и станции Богданович, Каменск-Уральский, Баженово, Изумруд за счет строительства дополнительных путей и оснащения электрической централизацией стрелочных переводов [Там же, л. 13]. Реализация программы началась с реконструкции узла Каменск-Уральский.

Основными предпосылками модернизации железнодорожного узла Каменск-Уральский стали, во-первых, его недостаточная техническая оснащенность, отсутствие резервов в перерабатывающей способности. Во-вторых, железнодорожный узел должен был перетянуть на себя значительную часть нечетного потока грузов со станции Свердловск-Сортировочный и обеспечить значительный рост перевозочной работы на Свердловском отделении дороги. Это было особенно важно в связи с невозможностью реконструкции станции Свердловск-Сортировочный из-за чрезмерной перегруженности ее работой [9, д. 345, л. 17].

Модернизация железнодорожного узла Каменск-Уральский началась с механизации сортировочных горок на станции, увеличения числа путей в парках приема и отправления поездов до 12-14, в сортировочном парке – до 35-36, строительства путепроводных развязок на подходах к станции. Для успешного выполнения всех заданий постановления № 917 по модернизации железнодорожного узла главным исполнителем всех работ были определены строительные части Главного управления железнодорожных войск.

Модернизация станции Каменск-Уральский велась некомплексно и крайне медленными темпами. Строительство объектов производственного назначения на станции растянулось на два года, а объекты социокультурной инфраструктуры и жилье не строились вовсе. На реализацию проекта модернизации станции были отведены настолько ограниченные финансовые средства, что проводимые мероприятия теряли свою эффективность. В сам проект не были включены санитарно-бытовые помещения для работников станции [11, д. 643, л. 45].

Начиная с 1982 года, финансирование правительством основных мероприятий постановления № 917 было резко сокращено, в результате чего строительство целого ряда объектов было отнесено на более поздние

сроки либо вообще законсервировано. За 1979-1984 гг. из 62 объектов дороги согласно постановлению № 917 были введены лишь 15, по шести объектам работы были начаты позже установленных сроков и растянулись на длительный период, по 41 объекту начало строительства было отнесено на отдаленные сроки. Прекращена разработка документации по развитию узлов Богданович, Каменск-Уральский, пункта подготовки вагонов в Серове [2, с. 291].

В связи с тем, что модернизация крупнейшей станции Свердловск-Сортировочный была невыполнимой из-за перегруженности станции транзитными перевозками, руководством Свердловской дороги было принято решение ускорить строительство вторых сортировочных систем на станциях Войновка, Тюмень и Пермь-Сортировочная. Перевод части грузопотоков на эти станции увеличивал пропускные и провозные способности всей железной дороги [Там же, с. 295-296].

В 1982 г. началась интенсивная модернизация станционного хозяйства Пермского отделения Свердловской дороги. В 1980-е гг. стремительно развивалась нефтедобыча на Тюменском Севере. Пермь становилась одним из центров переработки нефти, быстрыми темпами развивались целлюлозно-бумажная промышленность и лесопереработка.

В 1982-1983 гг. на станции Пермь-Сортировочная силами 500 рабочих и специалистов-эксплуатационников со всех отделений дороги был построен и пущен в эксплуатацию новый сортировочный парк, оказана помощь транспортным строителям в сооружении подходов к станции [10, д. 295, л. 67]. В 1983 г. хозяйственным способом всего за три месяца на станции был построен парк отправления четных поездов, включающий четыре приемоотправочных и три соединительных пути с электрификацией, устройствами освещения и связи. После сдачи парка размеры отправления возросли на 461 вагон в сутки [3, с. 161].

В 1988 г. на станции Пермь-Сортировочная в небывало короткий срок (всего за три месяца) был построен новый парк из четырех приемоотправочных и трех соединительных путей. Строительство парка было объявлено объектом первостепенной важности. Для координации действий по развертыванию работ был создан штаб под председательством заместителя начальника дороги Л. К. Домарова. Непосредственно руководил работами на месте заместитель начальника Пермского отделения Ю. Н. Кравченко. Участие в разработке технологических документов принял главный инженер службы движения Свердловской дороги В. Ф. Шарф. Состав участников строительства, особая значимость проводимых работ свидетельствовали, что модернизационный процесс касался не одной конкретной станции, но нацелен был на улучшение всей перевозочной работы Свердловской дороги [Там же, с. 178].

К 1989 г. станция Пермь-Сортировочная стала одной из крупнейших станций на Свердловской дороге, оснащенной мощными сортировочными устройствами и современными техническими средствами. Механизированная сортировочная горка имела два электрифицированных пути надвига составов. Торможение отцепленных вагонов осуществлялось на специальных тормозных позициях с помощью вагонозамедлителей. В приемоотправочных парках станции перевод всех стрелок осуществлялся с пульта центрального поста целыми маршрутами (маршрутно-релейная централизация), в транзитном и сортировочном парках – с индивидуальных постов электрической централизации. Пневматическая почта большого диаметра для пересылки грузовых документов связывала объединенную техническую контору с парками приема и отправления поездов [4, с. 120-123].

Модернизация станции Пермь-Сортировочная, направленная на разгрузку станции Свердловск-Сортировочный и улучшение перевозочной работы на всей дороге, принесла ощутимые положительные результаты: простой транзитного вагона с переработкой достиг минимальной величины, заметно увеличилось количество отправленных поездов за сутки, достигнуты максимальные размеры передачи поездов по стыкам со Свердловским отделением дороги и Горьковской железной дорогой. Действие четной сортировочной системы позволило станции справиться с производственными задачами по переработке вагонов и компенсировать потери по станции Свердловск-Сортировочный [3, с. 166].

Подводя итоги статьи, можно сделать следующие выводы.

Во-первых, электрификация железных дорог на Урале, строительство новых железнодорожных линий в промышленных районах Западной Сибири привели к резкому росту интенсивности движения грузовых и пассажирских потоков через станции, потребовали многократного увеличения их пропускных и перерабатывающих способностей, усиления производственных мощностей станционной инфраструктуры. Сокращение капиталовложений в станционное хозяйство постепенно вело к снижению пропускных и перерабатывающих способностей железных дорог, исчерпанию их технического потенциала.

Во-вторых, попытки снять напряжение с крупных железнодорожных узлов за счет строительства обходов и рассредоточения перевозочной работы по нескольким станциям давали незначительный, кратковременный эффект, так как грузопотоки имели тенденцию к постоянному увеличению. Становились необходимыми строительство новых сортировочных и участковых грузовых станций, интенсификация перевозочной работы на основе использования автоматизированных систем управления, планирования работы станций с помощью вычислительной техники.

Список литературы

1. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 5446. Оп. 135.
2. Исторический путь Свердловской железной дороги / под науч. ред. М. Т. Крючкова. Екатеринбург: Изд-во УрГУПС, 2011. 512 с.
3. Литовченко Г. А. Пермь-Сортировочной – 50 лет. Верещагино: Печатник, 2002. 247 с.

4. Малыгин Е. А. Технические средства безопасности движения на железнодорожном транспорте: курс лекций. Екатеринбург: Изд-во УрГУПС, 2015. 352 с.
5. Романенко В. Н., Никитина Г. В. Рассказы о рельсовом транспорте / под ред. В. А. Гапановича. СПб.: Норма, 2013. 240 с.
6. Центр документации общественных организаций Свердловской области (ЦДООСО). Ф. 4. Оп. 65.
7. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 83.
8. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 89.
9. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 98.
10. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 101.
11. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 113.
12. ЦДООСО. Ф. 88. Оп. 21.
13. ЦДООСО. Ф. 88. Оп. 25.
14. ЦДООСО. Ф. 483. Оп. 13.
15. ЦДООСО. Ф. 483. Оп. 26.

HISTORICAL EXPERIENCE OF MODERNIZING STATION ECONOMY OF RAILWAY TRANSPORT IN THE URAL REGION IN THE 1956-1980S

Konov Aleksei Aleksandrovich, Ph. D. in History, Associate Professor
Ural State University of Railway Transport
alek.konov2012@yandex.ru

The article analyzes the experience of modernizing the station economy of railway transport in the Ural region in the period of its intensive electrification and extending the railway system. The electrification of railways, building new railway sections increased the volume and intensity of cargo traffic in the Ural railway system consequently requiring to broaden the existed and to build new railway stations, to equip the stations with modern technique and powerful distribution units. The paper examines the basic trends of the Ural railway modernization, identifies and analyzes causes for the low rates of developing the railway station infrastructure. The author shows that the insufficient budgetary financing of the railway station infrastructure, the poor resource base of building organizations gradually reduced the carrying capacity of the Ural railways.

Key words and phrases: railway station; gravity hump; electrification; departure yard; radio communication; freight traffic.

УДК 130.2

Философские науки

Статья посвящена изучению некоторых аспектов этнокультурной идентичности современных казахстанцев в условиях глобализации и мультикультурализма. В работе использованы данные социологического исследования, проводившегося в 2014 году Общественным фондом «Астана – Зерттеу». Автор утверждает, что взвешенная языковая политика, проводимая в Казахстане с начала обретения независимости, способствовала сохранению стабильности и мира, общенациональной консолидации и интеграции народа Казахстана.

Ключевые слова и фразы: этнокультурная идентичность; этноязыковая идентичность; глобализация; билингвизм; полилингвизм; межэтническая толерантность; языковая политика; мультикультурализм.

Кукушева Назира Элжасовна

Омский государственный педагогический университет
nazira.isenova@mail.ru

ЯЗЫК КАК ЯДРО ЭТНОКУЛЬТУРНОЙ ИДЕНТИЧНОСТИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ (НА МАТЕРИАЛЕ КУЛЬТУРЫ КАЗАХСТАНА)

Общемировым процессом, определяющим современное развитие человечества в XXI веке, безусловно, является глобализация. В условиях усиливающейся глобализации происходит становление и развитие Казахстана как независимого национального государства в исторически сжатые сроки. Перешагнув двадцатилетие своей независимости, уверенно идя к третьему десятилетию, казахстанцы совместно с цивилизованными народами стремятся решить назревшие общепланетарные проблемы, являющиеся новыми историческими вызовами современности.

Казахстан в эпоху глобализации состоялся как полиэтничная, мультикультурная страна. В Казахстане в межэтническом мире и согласии проживают более 100 этносов, 46 конфессий и столько же национальных культур.

Население Казахстана составляет более 17 млн человек, преобладающими этническими общностями являются казахский (65,5%) и русский (21,5%). Несмотря на доминирование в структуре населения казахов и русских, большинство представителей разных этносов проявляют межэтническую толерантность. По данным исследования межэтнического климата в Казахстане за 2014 год, более половины опрошенных во всех этнических группах относятся положительно к народам, населяющим Казахстан. Данные исследований подтверждают высокий уровень межэтнического согласия. Негативное отношение не превышает 9%. В меньшей степени