

## **О региональной историографии социально-политических условий развития отечественного железнодорожного транспорта в 1945-1965 гг.**

Произошедшие в конце XX – начале XXI столетий кардинальные изменения в экономической и политической сферах жизни современного Российского общества, естественно, не могли не отразиться на решении различных вопросов социальной политики в важной жизнеобеспечивающей отрасли государства – на железнодорожном транспорте. Сегодня на его долю приходится более 40% грузовых и пассажирских перевозок страны. От надежного функционирования железнодорожной отрасли, ее динамичного развития зависят стабильность и перспективы инвестиционной привлекательности отечественной экономики и государственного суверенитета Российской Федерации, а также эффективность системы обеспечения национальной безопасности.

Анализ состояния железнодорожного транспорта России к началу XXI в. привел руководство страны к осознанию необходимости серьезной модернизации и коренного изменения его развития<sup>1</sup>. Приоритетным направлением деятельности открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») в настоящее время стала реализация проектов, направленных на совершенствование общей системы управления железнодорожным транспортом<sup>2</sup>.

Но явная поспешность реформ, проводимых в отрасли с конца XX столетия, не всегда отвечает интересам различных подразделений железнодорожного транспорта. Так, в ходе реформирования деятельности железных дорог руководство ОАО «РЖД» отказалось от сохранения в структуре акционерного общества и железных дорог предприятий и учреждений социальной направленности (школ, детских садов, больниц, санаториев, отделов рабочего снабжения). С. А. Пашинин, работавший в 1978-1984 гг. заместителем министра путей сообщения СССР, по этому поводу позднее отмечал, что «свертывание» структур социальной сферы транспорта...не способствует улучшению работы транспортной системы и может считаться предвестником последующих осложнений...»<sup>3</sup>.

Накопленный более чем за столетие опыт деятельности социальных структур Министерства путей сообщения Российской империи, СССР и Российской Федерации, к сожалению, в современных условиях остается не востребован. Отсутствие комплексных знаний об историческом опыте функционирования основных структурных элементов отрасли свидетельствует о формировании недальновидной управленческой политики

---

<sup>1</sup> См.: Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. / Утверждена распоряжением правительства Российской Федерации № 877-р от 17 июня 2008 г

<sup>2</sup> См.: Морозов В.Н. ОАО «Российские железные дороги» на новом этапе развития // Железнодорожный транспорт. – 2012. - № 10. – С. 4.

<sup>3</sup> Пашинин С.А. Социальная сфера // Железнодорожный транспорт: XX век. М., 2001. С. 133