

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В КОНТЕКСТЕ МОНИТОРИНГОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СЕТИ СССР 1960–1980-х гг. (ПО МАТЕРИАЛАМ ГАЗЕТЫ «ГУДОК»)

Автор включает материалы мониторингов разных областей работы железных дорог СССР, публикуемых на страницах газеты «Гудок», в круг исторических источников по истории железных дорог Западной Сибири и объясняет, почему это возможно. Анализируется и объясняется появление мониторингов работы железных дорог на страницах печати, проводится их классификация и указывается место в них железных дорог Западной Сибири. Автор показывает, как можно использовать материалы мониторингов при освещении истории железнодорожного транспорта региона.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; Западная Сибирь; мониторинг; газета «Гудок»; показатели мониторинга; виды мониторинга (системный, выборочный).

Наблюдение за какими-либо параметрами и выстраивание соответствующего рейтинга являются средством выяснения уровня реализации принятых мер. Составление показателей подобных объектов позволит выявить место изучаемого предмета в этом ряду.

На стадии позднего этапа развития советского общества руководство страной стало прибегать к элементам публичного мониторинга для оценки общего положения дел, в частности на железнодорожном транспорте. Это рассматривается автором как своеобразная дань либерализации системы, внешнее оформление ее гласности и демократизма. В этих условиях публичный мониторинг при отсутствии завершающейся публичной аналитической работы с организационными выводами осуществлялся несистемно, выборочно, а его итоги были обусловлены волей руководства. «Пик» пришелся на середину 1970-х гг. Характерно, что по мере «затухания» системы (или исчерпания системой своих исторических возможностей) публичный мониторинг информационно беднел и в начале 1986 г. прекратился.

Как и всякий учет, он условен. Условность усиливала невозможность выявления альтернативной оценки процесса. Но другого подобного источника пока не выявлено. Поэтому при всей условности эта форма фиксации положения может и должна использоваться. Преимущество ее в том, что она позволяет по одному критерию сравнить изучаемый объект с другими подобными образованиями и тем самым определить его место в однородном ряду. Этот метод сравнительно нечасто используется при анализе исторических процессов. В этом заключается особенность методологической базы настоящей статьи.

В хозяйственной и политической практике это наблюдение – обычная практика. К сожалению, история применения этого метода специально не разрабатывалась. Но отдельные наблюдения излагались. В частности, в диссертационном исследовании О.Б. Сладковой [1] предлагается следующая версия.

Наблюдения приобретали более объективный характер с изобретением и использованием измерительных приборов. А они широко стали применяться со становлением индустриального общества. На достаточно зрелом уровне его развития стали разрабатываться прикладные технологии мониторинга. Теоре-

тической основой стали классические произведения Д. Белла, П. Бурдьё, Д.К. Гелберта, М. Маклюэна, И. Масуды, А. Моля, Т. Парсонса, О. Тоффлера, С. Хаттингтона, П. Штомпки, а также работы отечественных авторов: Р.Ф. Абдеева, А.Б. Антопольского, В.М. Петрова, Э.П. Семенюка, Н.А. Слядневой, А.В. Соколова, А.Д. Урсула, Ю.А. Шрейдера, И.И. Юзвишина и др. Среди отечественных авторов, уделяющих значительное внимание теоретико-методологическим вопросам мониторинга, можно назвать таких известных ученых, как Ю.А. Израэль, Н.Ф. Реймерс, С.Д. Хайтун, А.Г. Емельянов.

В достаточно пространной интернет-публикации «Основы мониторинга информации АПК» [2], а также в упомянутой докторской диссертации О.Б. Сладковой предлагается сюжет о теории метода мониторинга. Но нет места сфере истории. Не выявлено применение метода мониторинга в области научного исторического исследования железнодорожного транспорта. А между тем выстраивание рейтинговых оценок, составленных по результатам наблюдения, позволяет провести анализ места развития Западно-Сибирской, Кемеровской и Свердловской железных дорог в контексте других дорог СССР.

Публичные мониторинги публиковались в газете «Гудок» [3] – органе МПС СССР и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и строительства СССР – в изданиях за 1966–1984 гг. Они были как однозамерными, так и многозамерными. В последнем случае временной единицей выступал обычно квартал. Пространных комментариев к методике их организации, проведения и обработки на страницах газеты не публиковалось. Но носили они официальный характер, и проводило мониторинги Министерство путей сообщения СССР.

Особенность репрезентативности данного исторического источника в том, что альтернативного доступного источника проверки ему нет. Есть только косвенные свидетельства. Весь комплекс работ по организации советской статистики показывает, что организована она была на высоком профессиональном уровне. Но как субъективный процесс советская, как и всякая статистика, условна. Ей всегда может противостоять альтернативная версия. Пока этому аспекту отечественное общественное знание такой версии

не предъявило, а может быть, и не может предъявить. Это делает возможным использование его как вполне добротного исторического источника. Тем более что другие источники косвенно подтверждают изложенные версии.

Достоинство этого вида источника в том, что доступные исследователю материалы МПС СССР, которые находятся на хранении в Российском государственном архиве экономики в Москве, в плане прямого сопоставления дают минимальное количество материалов. Да и чисто организационные условия работы для их получения путем анализа всего комплекса отчетов по всем дорогам страны за 26 лет далеко не всегда доступны рядовому исследователю. В этих условиях материалы печати компенсируют эту трудность.

Публикация мониторингов работы железнодорожного транспорта началась в 1966 г., вполне возможно, в условиях подготовки к празднованию тогда важной исторической даты – 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции. Важно было продемонстрировать себе и всему миру, во-первых, поступательное развитие, в частности, экономики, во-вторых, всеохватывающий контроль в обществе, в-третьих, публичную доступность такого контроля.

В 1966 г. газетой «Гудок» проводился мониторинг **средних простоев локомотивов** по сети дорог СССР. Он показал рост норм простоя на станциях. Западно-Сибирская дорога оказалась на одном из последних мест, допустив рост против норм по тепловозам на 1,37 часа, а по электровозам – на 2,21 часа [3. 1967. 3 июня. С. 3]. Эффективность использования локомотивного парка публично отслеживалась еще в 1974 г. Тогда на первом месте по сети 26 дорог стояла Забайкальская дорога, а на 17-м – Западно-Сибирская. Свердловская дорога завершала этот список [Там же. 1974. 13 авг. С. 2]. Но уже в декабре того года свердловские железнодорожники поднялись на 3-е место из 26 дорог страны, а западносибирские переместились на последнее, 26-е, место [Там же. 13 дек. С. 1].

Одним из самых коротких мониторингов был официальный мониторинг **перевозок** по сети дорог СССР. Публично он проводился один раз, накануне празднования 50-летия Октябрьской революции, в 1967 г. Тогда отмечалось, что в первой пятерке по сети дорог СССР оказались Свердловская и Западно-Сибирская дороги, занявшие соответственно 4-е и 5-е места. А лидером оказалась Северная дорога [Там же. 1967. 6 июня. С. 1]. В 1-й половине октября 1971 г. 1-е место по продвижению поездов и выгрузке вагонов заняла Западно-Сибирская железная дорога [Там же. 1971. 17 окт. С. 1].

В 1967 г. проводился мониторинг **выполнения почина «Изыскать 40 тыс. вагонов для перевозки грузов»**. На первом месте была Приволжская дорога, а на 6-м и 7-м – Свердловская и Западно-Сибирская [Там же. 1967. 29 июня. С. 1]. На фоне более чем 20 дорог это вполне хороший показатель. Но уже в октябре 1969 г. та же газета отмечала Западно-Сибирскую дорогу в числе тех, кто задерживал вагоны сверх норматива [Там же. 1969. 14 окт. С. 3]. Мониторинг за февраль 1971 г. показал лидерство Бело-

русской дороги (7 600 вагонов ежесуточно) и содержание избыточного парка вагонов на Западно-Сибирской дороге [3. 1971. 11 марта. С. 1].

В 1967 г. и с апреля 1973 г. по апрель 1978 г. газета «Гудок» проводила публичный мониторинг выполнения заданий **по обороту вагона** в сети дорог СССР. В 1967 г. показатели Западно-Сибирской дороги были достаточно высоки: тогда она заняла 1-е место по сети дорог СССР [Там же. 1967. 24 март Там же. С. 3]. Примерно через 10 лет положение ухудшилось. Из 26 (с июля 1977 г. – из 28) дорог СССР за апрель 1973 г. – май 1977 г. мониторинг проводился 33 раза. Девять раз первое место занимала Одесско-Кишинеvская железная дорога, 5 раз – Закавказская, 4 раза – Забайкальская, 3 раза – Горьковская, 2 раза – Южно-Уральская, остальные – по 1 разу.

Какое же место в этом рейтинге занимала Западно-Сибирская железная дорога? 1 раз – 4-е, 2 раза – 5-е и 6-е, 1 раз – 7-е и 2 раза – 11-е и 15-е, 1 раз – 16-е, 2 раза – 17-е, 1 раз 18-е, 3 раза – 19-е, 2 раза – 20-е и 24-е, 1 раз – 25-е. Хотя в динамике картина может показаться положительной: с 21-го места на момент начала мониторинга дорога поднялась на 15-е в конце [Там же. 1973. 16 мая. С. 2; 1978. 16 мая. С. 2]. Факт отставания Западно-Сибирской и Свердловской дорог от среднесетевых показателей в середине 1970-х гг. фиксировали и другие выступления газеты [Там же. 1973. 31 янв. С. 1; 1974. 17 сент. С. 1; 1974. 19 сент. С. 1; 1974. 24 сент. С. 2; 1974. 22 окт. С. 2].

С 1967 г. по четвертый квартал 1984 г. газета «Гудок» вела поквартальный мониторинг **выполнения графика движения пассажирских и грузовых поездов** сети дорог СССР. В начале мониторинга их было 26, к концу – 32. Начало отслеживания выполнения графика движения пассажирских и грузовых поездов начали с относительно средних показателей. В 1967 г. они составили (по первому мониторингу) 8-е (Западно-Сибирская дорога) и 9-е (Свердловская дорога) место, а по второму – 11-е и 16-е. Это из расчета 25 дорог сети. В числе лучших были Восточно-Сибирская и Юго-Восточная дороги [Там же. 1967. 11 апр. С. 1].

Однако уже со следующего года рейтинг дорог Западной Сибири значительно ухудшился. И Западно-Сибирская дорога (с 1968 г.), и Кемеровская (с 1979 г.) начали старт с плохих показателей: 24-е (и по пассажирским, и по грузовым поездам) и 29-е места соответственно. Незначительно улучшили показатели к концу мониторинга: достигнув 22-го места по пассажирским и 18-го – по грузовым перевозкам (для Западно-Сибирской); 26-го места – по пассажирским и 12-го – по грузовым (для Кемеровской). Но это выглядело совсем неутешительно. Притом за весь период мониторинга обе дороги в число первых 10 так и не попали. Обращает на себя внимание тот факт, что выполняемость графика движения по пассажирским поездам была хуже, чем по грузовым [Там же. 1968. 11 дек. С. 1; 1984. 11 дек. С. 1]. Это следует связывать, прежде всего, с состоянием материальной базы железнодорожного транспорта региона: она прогрессирующе отставала от потребностей перевозок. Грузонапряженность на Западно-Сибирской железной

дороге почти вдвое превышала среднесетевую нагрузку [3. 1974. 21 сент. С. 2]. Это лишний раз свидетельствовало об «остаточном» отношении системы к нуждам отдельных граждан в сравнении с потребностями общественного хозяйства.

С 16 ноября 1968 г. по 17 сентября 1977 г. газета «Гудок» проводила поквартальный мониторинг **содержания и ремонта электровозов и моторвагонного подвижного состава**. Из 26 дорог явным лидером по этому показателю были Юго-Западная (9 раз), Московская (5 раз), Одесско-Кишневская (4 раза) дороги. Западно-Сибирская дорога располагалась во второй половине рейтинга, всего один раз попал в первую десятку лучших дорог.

С 1968 по 1971 г. в газете «Гудок» был проведен поквартальный мониторинг **строительства, реконструкции и капитального ремонта сооружений и подъемно-транспортного оборудования грузового хозяйства**. Из 26 дорог (с середины 1977 г. – 28) авангардные позиции занимали Среднеазиатская дорога (5 раз), Белорусская дорога (2 раза). Другие дороги занимали первые места по 1 разу. На этом фоне Западно-Сибирская дорога все 26 обследуемых случаев занимала 4-е и 25-е места. Из них 3 раза она занимала места в конце первой пятерки – 4-е и 5-е. Из всех публичных мониторингов здесь наиболее «провальный» итог: с 5-го места на 25-е [Там же. 1968. 21 дек. С. 1; 1972. 19 февр. С. 2].

С 16 ноября 1968 г. по 17 сентября 1977 г. газета «Гудок» проводила поквартальный мониторинг **выполнения приказа министра путей сообщения СССР об улучшении содержания и ремонта грузовых вагонов**. В отличие от многих мониторингов здесь не было стабильных дорог-лидеров. Примерно полтора десятка дорог (из них 3 раза – Западно-Сибирская) занимали 1-е место. В целом Западно-Сибирская дорога располагалась во второй половине рейтинга – с 13-го по 26-е места, лишь в редких случаях попадая в первую десятку [Там же. 1968. 16 нояб. С. 3; 1977. 19 сент. С. 2].

С 1969 по 1977 г. газета «Гудок» проводила поквартальный мониторинг **выполнения производственных заданий дорстройтрестами железных дорог**. Из 26 дорог (с середины 1977 г. – 28) авангардные позиции занимали дорстройтресты Московской железной дороги (3 раза), Западно-Сибирская и Северо-Кавказская дороги – по 2 раза. Дорстройтресты других дорог занимали первые места по 1 разу. На этом фоне Дорстройтрест Западно-Сибирской дороги занимал 1–20-е места. Из них 7 раз (из 13 случаев обследования) он занимал 11–20-ю позиции [Там же. 1969. 29 июня. С. 1; 1974. 17 авг. С. 2; 1977. 22 июля. С. 2].

С 1969 по 1977 г. газета «Гудок» проводила поквартальный мониторинг **работы служб пути сети дорог СССР**. Из 26 дорог (с середины 1977 г. – 28) авангардные позиции занимали Белорусская дорога (11 раз), Юго-Западная дорога (6 раз), Свердловская дорога (4 раза), Северная дорога (2 раза). Другие дороги занимали первые места по 1 разу. На этом фоне Западно-Сибирская дорога все 29 обследуемых случа-

ев занимала 12–26-е места. Примечательно, что в начале и конце периода занимала 22-е и, соответственно, 21-е места [3. 1969. 25 апр. С. 1; 1974. 26 сент. С. 2].

Одним из самых длительных публичных мониторингов работы сети железных дорог СССР был поквартальный мониторинг **среднесуточной производительности локомотивов**. Он проводился с IV квартала 1969 г. по III квартал 1978 г. Из 26 дорог СССР (с мая 1977 г. – 28) лидерство удерживали 15 раз Азербайджанская дорога, 11 раз – Белорусская, 5 раз – Дальневосточная, по 4 раза – Восточно-Сибирская, Одесско-Кишневская, Горьковская и т.д.

На этом фоне Западно-Сибирская железная дорога была в диапазоне от 5-го до 26-го места. 38 раз она занимала места от 20 до 26-го. Неутешительна была и «краевая» динамика: 24-е и 25-е места [Там же. 1970. 11 янв. С. 1; 1978. 21 нояб. С. 3].

В 1971 г. наибольший **прирост среднего веса поезда** был достигнут на Западно-Сибирской железной дороге [Там же. 1972. 11 февр. С. 1–2].

С 1971 г. велись **конъюнктурные обзоры работы железнодорожного транспорта** за год. Особенность информации – внимание на производительность локомотивов, на себестоимость. В частности, в 1971 г. Западно-Сибирская железная дорога была названа в числе тех, которые не справились с планом по производительности локомотивов. А вот средняя себестоимость 1 тонно-километра составила 2,936 коп. Лучший показатель – 2,094 коп. – у Южно-Уральской дороги. На Западно-Сибирской этот показатель составил 2,105 коп. [1. 1972. 11 февр. С. 1–2].

В 1974 г. газетой проводился ряд «разовых» мониторингов. Один из них – в сентябре – декабре 1974 г. – отслеживал **процесс выгрузки местного вагона** по сети дорог СССР. Сравнивались такие показатели, как процент парка местного вагона, норма оборота местного вагона и ее выполнение, количество сэкономленных и потерянных вагонов. Вполне естественно в состав данных вошли показатели по Западно-Сибирской железной дороге, что позволило сравнить эту дорогу с другими.

На что обращает внимание мониторинг?

Во-первых, на то, что на авангардных дорогах процент местного вагона в общем парке вагонов был ниже, чем в отстающих (а в их числе была и Западно-Сибирская железная дорога).

Во-вторых, на Западно-Сибирской железной дороге нормы оборота были жестче, чем на авангардных.

В-третьих, к концу года на авангардных дорогах отмечалась общая тенденция к сокращению количества сэкономленных вагонов, а на отстающих, в частности на Западно-Сибирской, – неустойчивая стабилизация количества потерянных вагонов.

Другой мониторинг касался **подготовки к зиме** в сети дорог СССР. Он показал явного лидера в этой области – Белорусскую железную дорогу. Свердловская дорога заняла 3-е место, а Западно-Сибирская – 19-е [3. 1974. 25 окт. С. 2]. В 1969 г. передовая газета «Гудок» отмечала Западно-Сибирскую железную дорогу в числе тех, где местная работа велась по твер-

дому расписанию [3. 1969. 15 апр. С. 1]. Еще один проведенный мониторинг – по чрезвычайной **задержке вагонов**. По этому показателю Свердловская дорога заняла 11-е место, а Западно-Сибирская – 22-е [Там же. 1974. 2 дек. С. 2].

В 1974–1977 гг. проводился мониторинг **грузовой и коммерческой работы**. Еще в 1966 г., по замечанию газеты «Гудок», Западно-Сибирская магистраль была в лидерах по уменьшению времени на выполнение перевозок [Там же. 1967. 25 янв. С. 1]. За период с 1974 по 1977 г. лидерами по одному разу выступили Западно-Сибирская, Забайкальская, Южно-Уральская, Юго-Западная и Прибалтийская дороги, а 3 раза – Белорусская. К сожалению, за этот период Западно-Сибирская железная дорога «сползла» с 1-го места на 21-е. И при этом начальником грузовой работы оставался Е.Я. Гендлин [Там же. 1975. 7 февр. С. 2].

С января 1975 г. по ноябрь 1976 г. проводился мониторинг **погрузки угля и нефтепродуктов** на ряде дорог СССР: Северо-Казахстанской, Западно-Сибирской, Свердловской, Юго-Восточной и др. Он показал снижение процента выполнения погрузки на Западно-Сибирской железной дороге с 102 до 97,9%. Это показатели не самой лучшей в сети дорог [Там же. 1975. 23 янв. С. 1; 1976. 23 нояб. С. 3].

Западно-Сибирская железная дорога не была в числе передовых по погрузке нефтепродуктов в этот период [Там же. 1974. 25 дек. С. 2; 1975. 27 марта. С. 1]. Но к середине 1980-х гг. появившаяся в 1979 г. Кемеровская железная дорога стала лидером по отгрузке угля в сети дорог СССР [Там же. 1986. 30 апр. С. 1], а Западно-Сибирская дорога «сдавала свои позиции»: в первом полугодии 1986 г. она (единственная в сети дорог СССР) не справилась с планом нефтеперевозок [Там же. 1986. 27 июля. С. 1–2].

Обращает на себя внимание отсутствие мониторинговой информации **об экономии энергоресурсов** на железнодорожном транспорте, есть лишь отрывочные сведения. Так, за первую декаду сентября 1976 г. 2-го места по сети дорог СССР добилась Западно-Сибирская железная дорога. Среди ее коллективов выделялось депо Барабинск (машинист В.Л. Комиссаров) [Там же. 1976. 11 сент. С. 1].

Таким образом, рейтинговые обследования позволяют сделать следующие выводы:

– во-первых, на протяжении 1960–1980-х гг. по сети железных дорог СССР было проведено почти два десятка мониторингов. Они проводились «в период расцвета» так называемого застоя, в 1966–1986 гг., когда доминировало плавное нисходящее развитие показателей советской экономики. Со второй полови-

ны 1970-х гг. активность по проведению мониторингов стала спадать: руководству неудобно было публично демонстрировать процесс ухудшения своей работы;

– во-вторых, предметом мониторингов стали технологические вопросы, но не вопросы финансовой работы дорог страны, хотя реформа 1965 г. и меры по ее развитию именно эти вопросы ставили в поле зрения практических работников. Иначе говоря, мониторинги прямо не работали на развитие реформы;

– в-третьих, мониторинги в основном были кратковременными. Наиболее продолжительными (более 10 лет) были два мониторинга: мониторинг содержания и ремонта электровозов и моторвагонного подвижного состава и мониторинг выполнения графика движения пассажирских и грузовых поездов (соответственно 12 и 17 лет). Четыре мониторинга продолжались примерно по 9 лет каждый. Это мониторинг средних простоев локомотивов, мониторинг содержания и ремонта электровозов и моторвагонного подвижного состава, мониторинг выполнения приказов министра путей сообщения СССР об улучшении содержания и ремонта грузовых вагонов и мониторинг среднесуточной производительности локомотивов. Примерно по 8 лет проводились мониторинги выполнения производственных заданий дорстройтрестами железных дорог и работы служб пути. Мониторинг выполнения заданий по обороту вагона продолжался 6 лет. По 4 года проводились мониторинги перевозки по сети дорог, выполнения починки «Изыскать 40 тыс. вагонов для перевозки грузов», строительства, реконструкции и капитального ремонта сооружений и подъемно-транспортного оборудования грузового хозяйства и грузовой и коммерческой работы;

– в-четвертых, рейтинговые обследования показали в целом посредственную организацию работы железных дорог Западной Сибири на общем фоне дорожной сети СССР. Это соответствовало напряженности загрузки сети и растущим объемам перевозок при ухудшении качества использования материально-технической базы. Причина такого положения, по всей видимости, заключалась в том, что советская система в конкретном регионе не смогла эффективно овладеть транспортными ресурсами. Это лишний раз говорило об отсутствии политической воли в поздней советской системе организации общества;

– в-пятых, среди дорог СССР не было стабильных лидеров, шло напряженное соревнование за лидерство в условиях роста объемов перевозок. Это показывало большие возможности системы, которые она (система, точнее – ее носители) оказалась не в состоянии освоить.

ЛИТЕРАТУРА

1. Сладкова О.Б. Мониторинг как инструмент социокультурного диалога власть–общество : дис. д-ра культурологии. М., 2006. 279 с. URL: <http://www.disscat.com/content/monitoring-kak-instrument-sotsiokulturnogo-dialoga-vlast-obshchestvo> (дата обращения: 23.03.2016).
2. Меденников В.И., Сергованцев В.Т., Сальников С.Г., Бородин К.Г. Основы мониторинга информации АПК. URL: http://www.viapi.ru/publication/full/detail.php?ELEMENT_ID=8999&IBLOCK_ID=45&SECTION_ID=1483 (дата обращения: 19.02.2016).
3. Гудок: орган Министерства путей сообщения СССР и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и строительства СССР. 1965–1992 гг.

Статья представлена научной редакцией «История» 11 июля 2016 г.

RAILWAY TRANSPORT OF WESTERN SIBERIA IN THE CONTEXT OF THE USSR RAILWAY NETWORK MONITORING IN THE 1960S–1980S (ON MATERIALS OF THE *GUDOK* NEWSPAPER)

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2016, 410, 118–122.

DOI: 10.17223/15617793/410/19

Sergey E. Mishenin, Kemerovo State University (Kemerovo, Russian Federation). E-mail: s-e-m-57@mail.ru

Keywords: railway transport; Western Siberia; monitoring; *Gudok* newspaper; monitoring indicators; types of monitoring (system, selective).

Observation of any parameters and organizing a corresponding rating is a means of clarifying the level of implementation of measures taken. The article analyzes the materials of the monitoring of different areas of work of the USSR railways published in the newspaper *Gudok*, introduces the historical sources on the history of the railways of Western Siberia. It is determined that public monitoring was published in *Gudok*, a newspaper of the Ministry of Railways of the USSR and the Central Committee of the Trade Union of Railway Transport and Construction Workers of the USSR, in 1966–1984. In the latter case, the unit of time was usually a quarter. The article analyzes and explains the appearance of the monitorings of the operations of railways in the press, classifies them and explains the place of the railways of Western Siberia in this classification. The study of the monitoring showed the following. Firstly, during the 1960s–1980s nearly twenty monitorings on the railway network of the USSR were made. They were made in 1966–1986, during the heyday of the so-called “stagnation”. The article shows the place the railways of Western Siberia occupied in the network of the USSR railways. Since the second half of the 1970s the number of monitorings decreased. Secondly, the subject of monitorings was technological issues, but not issues of the financial work of the country’s roads, though the reform of 1965 and measures to develop it brought attention of workers to the financial questions. Thirdly, monitorings were generally short-run. The longest (over 10 years) were 2 monitorings, and 4 monitorings lasted for about 9 years each. Fourthly, rating reports generally showed the mediocre organization of work of the railroads of Western Siberia in the context of the USSR road network. This obviously did not correspond to the high load in the network and the growing volume of transportation work with the deterioration of the quality of the material and technical bases. Fifthly, the USSR roads had no stable leaders; there was an intense competition for leadership in the conditions of the growing volumes of transportation. It showed great opportunities for the system which it (the system or, more precisely, its adepts) was not able to develop. The representativeness feature of the given historical source is that it has no alternative source to verify it. The author shows how the content of monitorings can be used in covering the history of rail transport in the region.

REFERENCES

1. Sladkova, O.B. (2006) *Monitoring kak instrument sotsiokul'turnogo dialoga vlast'-obshchestvo* [Monitoring as an instrument of socio-cultural dialogue of power-society]. Culture Studies Dr. Diss. Moscow. [Online] Available from: <http://www.dissercat.com/content/monitoring-kak-instrument-sotsiokulturnogo-dialoga-vlast-obshchestvo>. (Accessed: 23rd March 2016).
2. Medennikov, V.I. et al. (c. 2004) *Osnovy monitoringa informatsii APK* [Basics of agribusiness information monitoring]. [Online] Available from: http://www.viapi.ru/publication/full/detail.php?ELEMENT_ID=8999&IBLOCK_ID=45&SECTION_ID=1483. (Accessed: 19th February 2016).
3. *Gudok*: organ Ministerstva putey soobshcheniya SSSR i TsK profsoyuza rabochikh zheleznodorozhnogo transporta i stroitel'stva SSSR [Gudok: the body of the Ministry of Railways of the USSR and the Central Committee of the Trade Union of Railway Transport and Construction Workers of the USSR]. (1965–1992).

Received: 11 July 2016