(cc) BY

Болдырев Александр Сергеевич
аспирант
ФГАОУ ВО «Тюменский государственный университет»
г. Тюмень, Тюменская область

УСЛОВИЯ ЖИЗНИ И ОХРАНЫ ТРУДА РАБОТНИКОВ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА Г. ТЮМЕНИ В 1975–1985 ГОДАХ

Аннотация*: на примере пассажирских АТП города Тюмени раскрываются особенности производственной и бытовой повседневности рядовых работников в 1964–1991 годах, реальные меры, предпринимаемые руководством предприятий, по улучшению их условий жизни и охраны труда. Источником информации послужили государственные архивы Тюменской области и материалы местной периодической печати. Сделан вывод о том, что в анализируемый период в пассажирских АТП г. Тюмени забота о человеке труда была в центре внимания руководителей предприятий.*

Ключевые слова*: общественный транспорт, охрана труда, производственная повседневность.*

Анализируемый исторический период в развитии города Тюмени характеризуется его становлением как столицы нефтегазодобывающего региона. Экономическая роль города в значительной степени способствовала росту численности его населения со всеми вытекающими отсюда последствиями. *Если в 1975 г. численность населения Тюмени составляла 334 тысячи человек, то за 10 лет она выросла на треть и составила 456,1 тысячу человек* [4, с. 2.]. Одно из последствий связано с нарастающими проблемами в работе городского пассажирского транспорта.

Производственная и бытовая повседневность работников выступают важными факторами эффективной работы предприятия любой сферы деятельности. Анализ историографии темы статьи позволяет сделать вывод о наличии серьезных исследований в области производственной и бытовой повседневности в России на государственном уровне в различные исторические периоды, результаты

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

которых представлены в научной литературе [5]. К предприятию и человеку как главной производительной силе общества исследователи обратились уже в новых экономических условиях, которые в исторической науке связаны с историей повседневности. Вместе с тем, исследование данного аспекта в контексте пассажирских автотранспортных предприятий города Тюмени не проводились.

В статье раскрываются направления работы, проводимой руководством пассажирских АТП г. Тюмени, по улучшению условий проживания работников предприятий, обеспечения продовольствием и охране их труда, в период с 1975 по 1985 гг., проблемы, связанные с этой деятельностью, и пути их решения.

Источником информации послужили государственные архивы Тюменской области и материалы местной периодической печати.

Производственная и бытовая повседневность работников предприятия имеет широкий содержательный смысл. Аспектами данного направления являются условий жизни и охрана труда обычных людей в конкретный исторический период, реализации системы мер по улучшению условий труда и быта работников, отдыха трудящихся и их семей.

Исследуемый период характеризуется разработкой и внедрением на предприятиях планов социального развития трудовых коллективов, в которых в качестве самостоятельных разделов были представлены направления социальной поддержки работников предприятия. Социальное планирование было нацелено на комплексное решение производственных и социальных задач и стало одной из обязательных функций управления предприятием. Новая Конституция СССР, принятая в 1977 г., закрепила важную роль планов социального развития в управлении предприятием [2]. Этому предшествовала экономическая реформа 1963 г., значительно расширившая собственные фонды предприятий, направляемые на решение собственных социальных задач. Первый план социального развития предприятия был разработан и реализован на ленинградском машиностроительном объединении «Светлана» в середине 60-х годов [3]

До 1978 г. единственным автобусным перевозчиком Тюмени было пассажирское автотранспортное предприятие (ПАТП) №1. В 1978 г. образовано

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

ПАТП-2, а к 1985 г. существовало 5 пассажирских автотранспортных предприятий. Из них ПАТП-1 и ПАТП-2 были самыми крупными, ПАТП-3 осуществляло таксомоторные перевозки, ПАТП-4 и ПАТП-5 были небольшими. С 1970 г. в городе работало троллейбусное управление.

В исследуемый период в городе остро стоял вопрос, связанный с обеспечением работников пассажирских автотранспортных предприятий благоустроенным жильем. В январе 1978 г. на совместном заседании городской и районной комиссий по работе троллейбусного управления главный инженер предприятия рассказал, что увольняются в основном ремонтники и водители из-за жилья, в целом, примерно 40%. Он же добавил, что кадры должны «расти должны за счет местного населения, мы не имеем жилья» [1, Ф. 5. Оп. 1. Д. 1421. Л. 29] По результатам заседаний комиссии решением Горисполкома от 15 февраля 1979 г. «Об улучшении пассажирских перевозок в г. Тюмени» было принято решение, в частности, «обязать райисполкомы ежегодно выделять для работников ПАТП-1, 2, 4 по 1 благоустроенной квартире с каждого сданного в эксплуатацию дома. Троллейбусному управлению выделять ежегодно 10 благоустроенных квартир» [1, Ф. 5. Оп. 1. Д. 1421. Л. 111] Согласно материалам прессы, в 1978 г. для работников пассажирского транспорта было готово общежитие на 656 мест, 119-квартирный дом и выделено 40 квартир на долевых началах. Несмотря на принимаемые меры, еще 290 работников нуждались в жилье [6] Среди мероприятий на 1979–80 гг. по улучшению обслуживания населения г. Тюмени пассажирскими перевозками значилось ежегодное выделение Тюменскому транспортному управлению 50 благоустроенных квартир с последующим их распределением между пассажирскими автотранспортными предприятиями [1, Ф. 5. Оп. 1. Д. 1421. Л. 121] Предприятия также сами строили дома для своих сотрудников. Известно, что ПАТП-2 в начале 1980-х гг. планировало построить за счет собственных средств 79-квартирный дом. Строительство затягивалось, о чем упоминал на профсоюзной конференции, прошедшей 22 февраля 1983 г., водитель В.Г. Стрелецкий [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 845. Л. 282]. И только в 1984 г. администрация заложила фундамент этого дома [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 846. Л. 195].

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Также известно, что на строительстве этого дома в 1984 г. было освоено 123 тыс. руб., а в 1985 г. планировалось затратить 200 тыс. руб. [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 903. Л. 58]. В 1985 г. освоенные средства составили 156 тыс. руб. вместо планируемых к освоению 70 тыс. руб. [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 969. Л. 239]. ПАТП-4 в те же годы строило 71-квартирный дом по улице Тимуровцев, строительство которого наметили уже в 1980 г. и которое также затягивалось ввиду нехватки средств [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 905. Л. 15, 30]. ПАТП-3 на 1983 г. взяло обязательство оказывать помощь сотрудникам при вступлении в жилищно-строительные кооперативы и строительстве индивидуальных домов [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 802. Л. 107]. ПАТП-5 обещало «до 1 апреля 1984 г. провести обследование жилищно-бытовых условий работающих, составить очередь на получение жилья согласно установленного порядка по совместному решению администрации и профкома [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 846. Л. 59]. В следующем году аналогичное мероприятие было запланировано в ПАТП-2 [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 903. Л. 46].

Таким образом, на рубеже 1970–1980-х гг. предпринимались попытки обеспечения сотрудников пассажирских предприятий Тюмени новым благоустроенным жильем, но работа эта велась крайне медленно.

После жилищного вопроса важное место занимала охрана труда сотрудников. Как и по всей территории СССР, в тюменских ПАТП ежегодно проводилась флюорография сотрудников предприятий и раз в 5 лет медицинское переосвидетельствование. Все водители подлежали предрейсовому осмотру [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 755. Л. 6]. Не обходилось без недостатков – в Тюменском троллейбусном управлении предрейсовый осмотр в 1980 г. проводился только в 1 смену. Послерейсовый не проводится из-за нехватки медиков [1, Ф. 1792. Оп. 1. Д. 1548. Л. 14]. В 1983 г. работа медпункта была налажена [1, Ф. 5. Оп. 1. Д. 1625. Л. 30]. С работой медпункта были связаны и другие проблемы. Например, в январе 1983 г. депутат Горсовета С.Н. Куминов отметил, что ПАТП-4 «своего медпункта не имеет. Приходится проходить медосмотр в транспортном цехе моторного завода. После него все водители направляются в предприятие, и здесь получается такая же очередь за путевыми листами, затем водители проверяют свои

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

автобусы, затем очередь у контрольного механика, на все уходит 30–40 мин». В итоге автобусы опаздывали на линию [1, Ф. 5. Оп. 1. Д. 1625. Л. 30]. По состоянию на 1981 г. площадь, занимаемая здравпунктом ПАТП-3, была втрое меньше положенных 100 м^2 [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 755. Л. 6]. ПАТП-2 в 1984 г. не проводило периодические медосмотры на вредных и тяжелых производствах [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 903. Л. 57]. В том же году на ПАТП-4 не проводились анализ заболеваемости ремонтных рабочих по причине отсутствия ответственного лица [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 903. Л. 30]. Предприятие взяло обязательство организовать систематический контроль и помощь больным на дому, что было выполнено в 1984 г. [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 903. Л. 57]. Согласно Приложению к Постановлению государственного комитета Совета министров СССР и Президиума ВЦСПС от 13 ноября 1969 г. №446/П-21 работникам вредного производства должно было бесплатно выдаваться молоко или другие равноценные продукты [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 903. Л. 55]. В 1984 г. ПАТП-4 выделило 77 путевок на диетическое питание рабочим и служащим соответственно 70 и 30 процентов каждой группе [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 903. Л. 57]. Хотя иногда сроки выдачи спецпитания нарушались – так, например, в 1984 г. на том же предприятии была отмечена слабая работа со стороны руководства относительно данного обязательства [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 905. Л. 29]. В ведомстве ПАТП-3 помимо собственной столовой на 150 мест находилась столовая «Рассвет», где в 1981 г. диетическое питание получили 65 человек [Ф. 1792. Оп. 3. Д. 755. Л. 7].

Сложности с приобретением продуктов питания заставляли руководителей предприятий обращать внимание на вопросы садоводства и огородничества. Так, ПАТП-1 два раза в неделю за счет предприятия доставляло работников на садовые участки. Поскольку многие граждане в то время не имели личного транспорта, это было важно. ПАТП-2 в 1983 г. выделило своим работникам 5 га в совхозе «Червишевский» «для посадки личного картофеля» [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 846. Л. 194]. В 1984 г. предприятие выполнило план по обеспечению всех желающих участками для этих целей [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 903. Л. 58]. ПАТП-3 в 1983 г. приняло решение об оказании помощи своим сотрудникам «в развитии

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

коллективных садов и огородничества» [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 802. Л. 107]. Оно же на 1985 г. обязалось предоставлять транспорт для коллективного выезда за грибами [1, Ф. 1792. Оп. 3. Д. 904. Л. 25].

Помимо развития садоводства и огородничества, предприятия организовывали продажу полуфабрикатов и принимали заказы на продукты питания. Работали передвижные кафе [6]. Это было актуально, поскольку многие сотрудники работали допоздна и не успевали купить продукты до закрытия магазинов.

Таким образом, руководство пассажирских автотранспортных предприятий города Тюмени в 1970–1980-е гг. уделяло внимание улучшению жилищных условий своих работников, занималось охраной их труда, создавало условия для улучшения продовольственного обеспечения. История пассажирских АТП г. Тюмени позволяет убедиться в том, насколько важное место занимала забота о простом человеке – человеке труда.

Список литературы

1. Государственное бюджетное учреждение Тюменской области Государственный архив Тюменской области (ГБУТО ГАТО). Фонд 5. Тюменский городской Совет депутатов трудящихся (Совет народных депутатов) и его исполнительный комитет. Оп. 1. Д. 1421, 1548, 1625. Фонд 1792. Тюменское областное транспортное управление. Оп. 3. Д. 755, 802, 846, 902, 903, 905, 969.

2. Захаров Н.Л. Управление социальным развитием организации: учебник / Н.Л. Захаров, А.Л. Кузнецов. – М.: Инфра-М. 2006. – 263 с.

3. Оксинойд К.Э. Управление социальным развитием организации: учеб. пособие. – 2-е изд., стер. – М.: Флинта, 2012 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=3260465 (дата обращения 28.03.2019).

4. О социальном развитии области. Госкомстат РСФСР. Тюменское областное управление статистики. – Тюмень, 1988. – С. 2.

5. Семенова Е.В. Становление и реализация советской модели социального обеспечения в условиях юга Дальнего Востока: Октябрь 1917 – июнь 1941: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Благовещенск, 2001. – 193 с.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

6. Тюменская правда: Орган Тюменского областного комитета КПСС и областного Совета депутатов трудящихся (с 1977 г. – Совета народных депутатов). – Тюмень, 1975–1985 гг.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)