

Эксплуатация и экономика железных дорог



Эксплуатация и экономика железных дорог

*Земблинов
Сергей Владимирович
Пейсахзон
Борис Эммануилович
Бернгард
Константин Алексеевич
Фельдман
Эсфирь Давыдовна
Воробьев
Николай Алексеевич
Дерибас
Андрей Терентьевич
Малов
Арнольд Дмитриевич
Шафиркин
Борис Исаакович
Барков
Николай Николаевич*

Земблинов

Сергей Владимирович

1893 – 1976 гг.

С. В. Земблинов — один из крупнейших ученых в области железнодорожных станций и узлов, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, доктор техн. наук, профессор.

Сергей Владимирович родился в г. Калуге, в 1916 г. окончил Московский институт инженеров путей сообщения. Ученик и соратник академика В. Н. Образцова, инженер Земблинов занимался научным обоснованием и практической реализацией решений по реконструкции железнодорожных узлов.

Колоссальная работоспособность позволяла Сергею Владимировичу успешно справляться с разнообразной научной и практической работой. Он преподавал в МИИТе и в Ленинградской военно-транспортной академии, вел научно-исследовательскую работу, писал статьи, книги и одновременно разрабатывал десятки проектов реконструкции узлов, помогал их осуществлению. В 1931 г. ему было присвоено звание профессора, а в 1938 г. присуждена ученая степень доктора техн. наук.

С 1921 по 1928 г. С. В. Земблинов работал в Наркомате путей сообщения (НКПС) начальником части станций и узлов, затем был членом Техническо-экспертной комиссии при наркомате и главным экспертом Техничко-экспертного отдела НКПС. В годы Великой Отечественной войны С. В. Земблинов вел большую организационную работу, будучи главным инженером и заместителем начальника Оперативно-эксплуатационного управления НКПС.

Во ВНИИЖТе Сергей Владимирович руководил отделением эксплуатации железных дорог, координировал решение задач, связанных с восстановлением и развитием станций и узлов. По окончании войны он был назначен начальником кафедры «Эксплуатация железных дорог» Академии железнодорожного транспорта и одновременно работал постоянным консультантом во ВНИИЖТе. С 1955 г. Сергей Владимирович руководил отделом транспортных узлов в Институте комплек-



сных транспортных проблем (ИКТП) при Госплане СССР.

До конца жизни Сергей Владимирович активно работал в отделе станций ВНИИЖТа. Последнее время консультировал проекты вновь строящихся станций на линиях Северо-Запада, Средней Азии, БАМа.

За долгие годы производственной, научной и педагогической деятельности С. В. Земблиновым разработаны основы построения транспортных узлов, опубликовано более 80 научных трудов и фундаментальных учебников, в частности «Графический расчет станций и узлов», «Железнодорожные станции и узлы», «Железнодорожные и транспортные узлы» и др.

Профессор С. В. Земблинов был членом Научно-технического совета МПС,

Ученых советов ВНИИЖТа, МИИТа и ИКТП.

Сергей Владимирович был обаятельным человеком, любил природу, музыку. Помимо таланта ученого, он обладал и талантом художника-пейзажиста. В 56 лет С. В. Земблинов получил диплом художника. Его учителями на этом поприще были А. М. Васнецов и И. Э. Грабарь. Он написал более 300 картин. С большим успехом проходили его персональные выставки в ЦДКЖ, ЦДРИ, МИИТе, на его родине — в Художественном музее г. Калуги.

За заслуги перед Родиной ученый был награжден орденами Ленина, Отечественной войны 2-й степени, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета» и многими медалями, дважды знаком «Почетному железнодорожнику».

Пейсахзон

Борис Эммануилович

1904 – 1980 гг.

Б. Э. Пейсахзон — видный ученый в области эксплуатации железных дорог, доктор техн. наук.

Борис Эммануилович пришел на железнодорожный транспорт в 1920 г., работал техническим агентом, техником, инженером, заведующим отделом службы эксплуатации Юго-Западной дороги. Затем перешел в Киевский институт путей сообщения, где работал ассистентом, доцентом, деканом эксплуатационного факультета, а после этого — доцентом Харьковского института инженеров транспорта (ХИИТ). Отсюда Б. Э. Пейсахзон был переведен в НКПС на должность начальника технического отдела Оперативного управления.

В годы войны Борис Эммануилович был заместителем главного инженера Оперативно-эксплуатационного управления НКПС, управления движения МПС, консультантом Коллегии МПС.

В 1946 г. Б. Э. Пейсахзон пришел на работу в ЦНИИ МПС; здесь он проработал более 30 лет, защитил кандидатскую, а затем докторскую диссертации.

Под руководством Бориса Эммануиловича выполнены актуальные исследования по важнейшим проблемам эксплуатации железных дорог и перспективам развития единой транспортной системы страны. Он автор фундаментальных исследований по проблеме оптимизации массы и скоростей движения грузовых поездов. Занимался также разработкой и обоснованием эксплуатационных требований к параметрам подвижного состава, обоснованием норм и правил проектирования железных дорог, верхнего строения пути, мощности автосцепных приборов подвижного состава.

Б. Э. Пейсахзоном тщательно проработаны вопросы развития технического оснащения Байкало-Амурской магистрали, намечаемых на перспективу скоростных и разгружающих специализированных железнодорожных линий.





Б. Э. Пейсахзон с сотрудниками отделения эксплуатации

Борис Эммануилович обладал чувством нового в технических решениях, был чрезвычайно требовательным, проводя научные исследования. С его острыми техническими замечаниями порою нелегко было согласиться, но, как показывало время, он всегда был прав в своих оценках и предвидениях. Немало крупных технических проектов прошли перед своим воплощением тщательную экспертизу Б. Э. Пейсахзона; в последующем была подтверждена их жизнеспособность.

Б. Э. Пейсахзон был членом Ученых советов института, членом секции экс-

плуатации Научно-технического совета МПС.

Он автор многих научных трудов и учебников. Так, им написаны монографии «Вес и скорость грузовых поездов», «Восстановление пропускной способности железнодорожных линий»; под его редакцией вышла книга «Железные дороги мира». Перечислить даже только основные его публикации трудно.

За плодотворную работу Б. Э. Пейсахзон был награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалями, знаком «Почетному железнодорожнику».

Бернгард Константин Алексеевич

1911 – 1983 гг.

К. А. Бернгард — видный ученый в области эксплуатации железных дорог, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, доктор техн. наук, профессор.

Трудовая деятельность Константина Алексеевича началась в 30-е годы, в период реконструкции железнодорожного транспорта. После окончания в 1934 г. Свердловского филиала МИИТа он активно участвовал в освоении крупнейшей сортировочной станции Свердловск, разрабатывал технологические процессы работы станций и транспортных цехов крупнейших уральских заводов. В 1934 г. в газете Пермской дороги «Путевка» была опубликована статья руководителя бригады ДорНТО, двадцатидвухлетнего инженера станции Свердловск К. А. Бернгарда «Размечать вагон по-новому!», где предлагалось ввести на сети железных дорог единую сетевую разметку, значительно сокращающую производительные простои вагонов на станциях.



В 1938 г. К. А. Бернгард поступил в аспирантуру ЛИИЖТа, но в январе 1940 г. пять аспирантов, среди них и Константин Алексеевич, были отозваны для работы на Октябрьской дороге. И все-таки в срок, без отрыва от производства, он окончил аспирантуру и за два дня до начала войны успешно защитил кандидатскую диссертацию.

В годы Великой Отечественной войны в должности начальника службы движения Октябрьской дороги Константин Алексеевич обеспечивал воинские перевозки в осажденный Ленинград. Затем руководил движением на Рязано-Уральской дороге, обеспечивал воинские перевозки для фронта во время Сталинградской битвы.

В 1943 г., уже имея солидный опыт практической работы, Константин Алексеевич перешел на научную работу во ВНИИЖТ, где и трудился до конца своих дней. Он проработал в институте 40 лет.

В сферу его научных интересов входили многие важные проблемы эксплуатации железных дорог, среди которых были следующие: система организации вагонопотоков, разработка схемы развития и размещения сортировочных станций на сети железных дорог, структура вагонного парка на перспективу, научные прогнозы развития железнодорожного транспорта. Разработанные К. А. Бернгардом метод совмещенных аналитических сопоставлений в расчете планов технической маршрутизации перевозок, методы групповой маршрутизации явились базой для создания системы автоматизации расчета плана формирования поездов с использованием ЭВМ. Под его руководством была поставлена и решена задача автоматизации расчета плана организации вагонопотоков для всей сети железных дорог, что и в настоящее время имеет определяющее значение в организации железнодорожных перевозок.

Под руководством К. А. Бернгарда в 1947 и 1967 гг. были разработаны генеральные схемы развития и размещения сортировочных станций на перспективу и прогнозом на 20 лет, определившие техническую политику в развитии станций. Они были реализованы при строительстве нескольких десятков станций в различных регионах страны. Под руководством Константина Алексеевича разработаны определяющие для технической политики МПС научно обоснованные предложения по созданию оптимальной структуры парка грузовых вагонов. В развитие идей профессора К. А. Бернгарда неоднократно разрабатывались и осуществлялись крупные сетевые мероприятия по передислокации парка вагонов, разгрузке отдельных полигонов сети при затруднениях в эксплуатационной работе на дорогах.

К. А. Бернгард создал научную школу специалистов по широкому кругу вопросов эксплуатации железных дорог, развитию пропускных способностей линий, перерабатывающей способности станций, организации сетевых и местных вагонопотоков. Трудно назвать проблемы из области эксплуатации железных дорог, по которым профессор Бернгард не сказал своего слова, а инженер Бернгард не довел свое предложение до внедрения.

Из-под пера К. А. Бернгарда вышло более 120 печатных трудов: среди них монографии «Групповые поезда», в соавторстве — «Размещение сортировочных станций (теория и методы расчетов)», «Пути улучшения использования подвижного состава» и др. Под его руководством защищено 40 кандидатских диссертаций. Ученики Константина Алексеевича работают во многих научных учреждениях и вузах России, других стран СНГ.

Насыщенная творческая деятельность Константина Алексеевича не замыкалась только на вопросах железнодорожного транспорта. Круг его интересов был чрезвычайно широк. Он прекрасно знал литературу, историю, был признанным специалистом в филателии, долгие годы возглавлял Совет по исследованиям и экспертизе Всесоюзного общества филателистов. Его собственная коллекция «Русская марка до 1917 года» неоднократно получала первые призы и золотые медали на крупнейших Международных выставках в Париже, Стокгольме, Токио.

К. А. Бернгард был членом Ученых советов ВНИИЖТа, ЦНИИТЭИ, председателем комиссии эксплуатации железных дорог НТС МПС, членом постоянной комиссии по научным проблемам развития транспорта Академии наук СССР.

Занесен в Книгу почета института.

Фельдман Эсфирь Давыдовна

1915 – 1985 гг.

Э. Д. Фельдман — видный специалист в области организации движения поездов, развития пропускной и провозной способности железных дорог, доктор техн. наук.

Свою трудовую деятельность Эсфирь Давыдовна начала в 1932 г. Без отрыва от производства окончила в 1938 г. ХИИТ и с 1941 г. работала во ВНИИЖТе. Ей первой из женщин на железнодорожном транспорте была присуждена ученая степень доктора технических наук.

Научной работе во ВНИИЖТе Эсфирь Давыдовна отдала 45 лет. В суровую пору Великой Отечественной войны ученые ВНИИЖТа выполнили ряд научных разработок, непосредственно связанных с транспортным обеспечением боевых действий на территории СССР, а затем в странах Восточной Европы. В 1944 г. молодой специалист Э. Д. Фельдман в сжатые сроки подготовила монографию о путях сообщения оккупированных фашистами европейских стран. Это способствовало успешному проведению крупных фронтовых операций завершающего периода Отечественной войны.

Исследования Эсфирь Давыдовны по выбору видов тяги и параметров локомотивов, этапности развития железных дорог, по обоснованию весовых норм поездов на важнейших направлениях сети дорог легли в основу технического развития железнодорожного транспорта СССР в 60 – 80-е годы.

Эсфирь Давыдовна возглавляла в институте научное направление по технико-экономическому обоснованию эксплуатационных требований к развитию технических средств железнодорожного транспорта. В ее докторской диссертации «Сравнительная эффективность различных видов автономной тяги поездов» разработана методика технико-экономической оценки и выбора сфер использования различных видов тяги, на основе обширного строгого и тщательного анализа даны прогно-





Сотрудники отделения эксплуатации:
сидят первый справа — А. Д. Каретников, третья — Э. Д. Фельдман

зы эффективного применения локомотивов разных типов и параметров.

Высококвалифицированный специалист в сферах экономики и эксплуатации железнодорожного транспорта, Эсфирь Давыдовна Фельдман была человеком высокой культуры, любила и знала литературу, писала стихи, была чрезвычайно деликатным и чутким человеком. В своей жизни и научной работе она была хорошим примером для многих. Эсфирь Давыдовна — автор многочисленных статей и книг, например, она участвовала в написании мо-

нографий «Вопросы унификации весовых норм и маршрутизации грузовых перевозок», «Развитие пропускной и провозной способности однопутных линий» и других.

Э. Д. Фельдман была членом Ученого совета ВНИИЖТа, членом редколлегии журнала «Вестник ВНИИЖТ».

За плодотворную научную работу Эсфирь Давыдовна награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.», «Трудовая доблесть», знаком «Почетному железнодорожнику».

Воробьев Николай Алексеевич

1923 – 1990 гг.

Н. А. Воробьев — крупный ученый в области организации перевозочного процесса, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, доктор техн. наук, профессор.

После окончания Московского техникума путей сообщения им. Октябрьской революции в октябре 1939 г. он был призван в армию. Курсант Иркутского военно-авиационного училища, Н. А. Воробьев в мае 1941 г., перед началом Великой Отечественной войны, стал авиамехаником бомбардировочного полка. Старшина Н. А. Воробьев не участвовал в боевых вылетах, но он готовил к ним самолеты. За тяжелые годы войны он воспитал в себе предельную собранность и аккуратность.

Война закончилась, и Николай Алексеевич вновь вернулся на железнодорожный транспорт. Он работал в Министерстве путей сообщения, потом три года помощником начальника оперативно-распределительного отдела управления

движения Западного округа железных дорог. Затем поступил в МИИТ в группу подготовки инженеров и техников и через три года окончил институт с отличием.

В 1952 г. инженер-капитан Воробьев пришел в ЦНИИ МПС. Практически с самого начала работы в институте он стал заниматься вопросами совершенствования графика движения поездов, увеличения пропускной способности железнодорожных линий.

В 1958 г. Николай Алексеевич защитил кандидатскую диссертацию на тему «Исследование вопросов разработки графиков движения поездов на грузонапряженных линиях» и вскоре возглавил сектор пропускной способности и графика движения поездов.

Н. А. Воробьевым выполнены фундаментальные основополагающие исследования по теории графика движения поездов и пропускной способности железнодорожных линий, в результате которых сформированы теоретические основы разработки и





На Экспериментальном кольце (справа налево) Н. Н. Горин, А. Д. Долматов, А. А. Шлянин, Н. А. Воробьев, В. Ф. Барабошин

применения различных вариантов графиков движения поездов с учетом оптимизации работы локомотивов и рационального метода организации работ по реконструкции, ремонту и текущему содержанию железнодорожных устройств.

Н. А. Воробьев активно участвовал в создании современных методик расчета пропускной способности железнодорожных линий и выборе мероприятий по их усилению, в том числе в особых условиях. Он внес значительный вклад в методику оценки способов этапного усиления пропускной способности железнодорожных линий. Результаты исследований реализованы при решении вопросов развития сети железных дорог, включены в действующие сетевые инструкции по расчетам пропускной способности железных дорог, расчету нормативов и учету выполнения графика движения поездов, а также используются при проектировании.

Его докторская диссертация, которую он защитил в 1971 г., была посвя-

щена проблеме рационального использования железнодорожных полигонов с параллельными линиями.

Будучи первым заместителем директора института, Н. А. Воробьев возглавлял исследования по ряду крупных комплексных проблем, в том числе по совершенствованию подвижного состава для БАМа, включая создание 8-осных цистерн, по развитию контейнерной транспортной системы и др. Результаты исследований Н. А. Воробьева нашли отражение в книгах, статьях, докладах.

Большое внимание Н. А. Воробьев уделял подготовке кадров высшей квалификации. Его ученики успешно трудятся в научно-исследовательских и учебных институтах.

Н. А. Воробьев был членом Научно-технического совета МПС и постоянно действующей комиссии МПС по правилам технической эксплуатации железнодорожного транспорта, возглавлял секцию железнодорожного транспортного научного совета ГКНТ СССР по проблеме «Комплексное развитие транспорта», был членом секции «Транспорт» комиссии по присуждению премий Совета Министров СССР. С 1974 г. Н. А. Воробьев представлял Советский Союз в рабочей группе по железнодорожному транспорту Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН в Женеве, работал в СЭВ.

За многолетнюю плодотворную работу Н. А. Воробьев награжден многими медалями, знаком «Почетному железнодорожнику».

Дерибас Андрей Терентьевич

1908 – 1986 гг.

А. Т. Дерибас — крупный специалист в области грузовой и коммерческой работы, канд. техн. наук, лауреат премии Совета Министров СССР.

Андрей Терентьевич в 1930 г. окончил железнодорожное отделение Московского института народного хозяйства им. Г. В. Плеханова.

Молодой инженер-экономист железнодорожного транспорта в составе большой группы выпускников был направлен на Дальний Восток, в Хабаровск, во вновь организованное Управление по техническим изысканиям и постройке новых железнодорожных линий. Здесь он работал начальником отдела экономических изысканий и проектирования железных дорог на Сахалине и материке. В 1932 г. Андрей Терентьевич был переведен в Иркутск в Главное управление железных дорог на Дальнем Востоке и Восточной Сибири, а вскоре откомандирован в Москву в распоряжение Народного комиссариата путей сообщения (НКПС), где проработал в аппарате Наркомата на различных должностях до 1937 г.: сначала — в секретариате заместителя наркома, а с приходом Л. М. Кагановича — в отчетно-информационной группе начальником части, затем заместителем начальника группы и, наконец, старшим инспектором в секретариате наркома.

В 1937 г. был репрессирован его отец, Терентий Дмитриевич Дерибас, — известный партийный и военный деятель. Это сказалось и на судьбе Андрея Терентьевича. Он был откомандирован в управление Туркестано-Сибирской дороги (Турксиб) и лишь в 1944 г. вернулся в Москву на работу в Министерство путей сообщения. На Турксибе А. Т. Дерибас накопил большой опыт в области организации грузовой и коммерческой работы, что и определило область его дальнейшей деятельности. При организации в 1948 г. Главного коммерческого управления Андрей Терентьевич был назначен первым заместителем начальника этого управления.



В декабре 1950 г. по инициативе И. А. Иванова, бывшего тогда директором ЦНИИ МПС, Андрей Терентьевич перешел на работу в институт, где возглавил только что созданное здесь отделение промышленного транспорта. Перед отделением были поставлены большие задачи в области разработки рациональных методов эксплуатации промышленного транспорта, развития маршрутизации, улучшения грузовой и коммерческой работы на подъездных путях. Имея большой практический опыт, А. Т. Дерибас быстро и умело организовал коллектив отделения, нацелив его на своевременное и высококачественное выполнение научно-исследовательских работ.

Наиболее ярко творческие возможности Андрея Терентьевича проявились, когда в 1958 г. он возглавил созданное в институте отделение грузовой работы, руководителем которого он оставался до ухода на пенсию в 1984 г. В 1963 г. А. Т. Дерибас успешно защитил кандидатскую диссертацию.

В те годы быстро развивались контейнерные перевозки. Под руководством А. Т. Дерибаса были разработаны

научные основы контейнерной транспортной системы страны.

В связи с интенсивным развитием таких перевозок в международном сообщении он много и успешно работал в международных организациях СЭВ и ОСЖД, в результате чего значительно укрепились позиции нашей страны в области развития экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов в универсальных средне- и крупнотоннажных контейнерах, в том числе с использованием Транссиба.

Принимая активное участие в работе технического комитета «Грузовые контейнеры» Международной организации по стандартизации (ИСО), А. Т. Дерибас много сделал для внедрения международных стандартов в области контейнерных и пакетных перевозок, создания единых параметров технических средств контейнерной транспортной системы СССР.

Под руководством А. Т. Дерибаса и при его непосредственном участии были разработаны научно-методические основы концентрации грузовых операций на местах общего пользования станций. На практике это обеспечило выполнение грузовых операций



А. Т. Дерибас среди сотрудников

на меньшем числе опорных станций, превращенных в механизированные комплексы погрузочно-разгрузочных работ.

Большое внимание А. Т. Дерибас уделял созданию и развитию единых технологических процессов основных предприятий грузового хозяйства.

Научная деятельность А. Т. Дерибаса нашла отражение в многочисленных трудах. Его перу принадлежат более 60 печатных работ, в том числе монографии «Промышленный транспорт», «Контейнерная транспортная система», а также многократно переизданный учебник для студентов транспортных вузов «Организация грузовой и коммерческой работы на железнодорожном транспорте». Некоторые книги, написанные А. Т. Дерибасом, изданы за рубежом.

Характерной чертой его деятельности являлась тесная повседневная связь с работниками железных дорог. Он быстро и по-деловому организовывал научные разработки, отвечающие потребностям производства. Высокую принципиальность в решении любых вопросов Андрей Терентьевич сочетал с внимательным отношением к людям, особенно к молодым научным сотрудникам, к подготовке научной смены. У него осталось немало достойных последователей и учеников, которые и сегодня продолжают научные исследования в области грузовой и коммерческой работы.

Особое внимание Андрей Терентьевич уделял подготовке научных кадров среди практических работников. Под его научным руководством подготовили и успешно защитили кандидатские диссертации работники грузовых служб Северо-Кавказской, Северной и Московской железных дорог.



А. Т. Дерибас

Глубокие и разносторонние знания помогли Андрею Терентьевичу успешно выполнять обязанности председателя секций Научного совета по транспорту Государственного комитета Совета Министров СССР по науке и технике и Межведомственной комиссии по проблемам складского хозяйства в Госнабе СССР, заместителя руководителя Координационного центра по проблемам контейнерной транспортной системы стран — членов СЭВ, члена ряда Ученых советов.

За заслуги перед железнодорожным транспортом А. Т. Дерибас был награжден орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалями, знаком «Почетному железнодорожнику». В период работы на Турксибе он был награжден медалью «За трудовое отличие», Почетной грамотой Верховного Совета Казахской ССР.

Малов

Арнольд Дмитриевич

1930 – 1994 гг.

А. Д. Малов — ведущий ученый железнодорожного транспорта в области грузовой и коммерческой работы, доктор техн. наук.



В 1953 г. А. Д. Малов окончил Московский транспортно-экономический институт, затем работал на станциях Северной дороги, в Коммерческом управлении Главного грузового управления МПС. В 1959 г. он перешел во ВНИИЖТ, где прошел путь от старшего инженера до заведующего отделением грузовой работы. В 1981 г. ему была присвоена ученая степень доктора техн. наук.

Под руководством А. Д. Малова выполнен комплекс исследований, направленных на обеспечение сохранности грузов и подвижного состава, улучшение использования грузоподъемности и вместимости вагонов, создание технических средств механизации погрузочно-разгрузочных операций, развитие контейнерных перевозок.

Арнольд Дмитриевич часто привлекался МПС к решению сложных вопросов, связанных с организацией грузовой и коммерческой работы, а также с транспортировкой грузов на сети железных дорог.

Результаты выполненных им исследований включены в учебник для вузов «Организация грузовой и коммерческой работы на железнодорожном транспорте».

Арнольд Дмитриевич активно вел подготовку научных кадров. Он автор 62 печатных трудов, в том числе четырех книг. Имеет шесть изобретений. А. Д. Малов являлся членом научного совета ГКНТ СССР по проблеме комплексного развития транспорта, Научно-технического совета МПС, заместителем председателя секции «Комплексная эксплуатация транспорта» ГКНТ СССР, заместителем председателя комиссии грузовой и коммерческой работы НТС МПС, членом специализированных советов ВНИИЖТа и МИИТа.

А. Д. Малов награжден орденом «Знак Почета», знаком «Почетному железнодорожнику», серебряной медалью ВДНХ СССР.

Шафиркин

Борис Исаакович

1911 – 1982 гг.

Б. И. Шафиркин — выдающийся ученый в области экономики и организации работы железных дорог, доктор экон. наук, заслуженный экономист РСФСР.

Деятельность Б. И. Шафиркина является ярким примером сочетания богатого опыта практической и научной работы. Окончив МИИТ в 1934 г., Борис Исаакович работал в Московской экспедиции железных дорог, а затем был призван в армию. Служил в 5-м железнодорожном полку. Демобилизовавшись, он поступил на работу в Планово-экономическое управление НКПС. В годы Великой Отечественной войны занимался эвакуацией в тыл имущества народного хозяйства и обеспечивал перевозки для нужд фронта. После войны работал в аппарате Министерства путей сообщения, был первым заместителем начальника Главного грузового управления МПС.

В 1962 г. Борис Исаакович перешел на работу во ВНИИЖТ, где в течение 20 лет возглавлял отделение экономики. Еще до перехода в институт Б. И. Шафиркин часто выступал в периодической печати со статьями по вопросам совершенствования планирования и организации грузовых перевозок.

Центральное место в сфере его научных интересов занимало создание системы управления материальными потоками в стране. Под руководством Бориса Исааковича были выполнены исследования по проблеме взаимодействия транспорта с другими отраслями народного хозяйства.

Большим теоретическим и практическим вкладом в транспортную экономическую науку стала его монография «Координация транспорта и планирование грузовых перевозок» (1966 г.). В ней были обоснованы принципы планирования грузовых перевозок на всех видах транспорта, раскрыта связь между транспортно-экономическим и материальным балансами, даны предложения по определению сфер преимущественного использования различных видов транспорта при теку-





Б. И. Шафиркин с ведущими сотрудниками
отделения экономики

шем планировании перевозок, рассмотрены проблемы рационализации грузозы перевозок.

В изданной в 1975 г. монографии Б. И. Шафиркина «Транспортные затраты народного хозяйства и пути их сокращения» были даны конкретные предложения по снижению транспортных затрат от окончания производства до начала потребления продукта. По существу, в ней содержались элементы нового для того времени научного направления — логистики. На основе результатов исследований, выполненных ВНИИЖТом совместно с ИКТП при Госплане СССР, в середине 80-х годов во всех отраслях народного хозяйства был введен порядок планирования и учета транспортных издержек с целью их оптимизации.

В последние годы научные интересы Б. И. Шафиркина были связаны с решением задачи ускорения научно-технического прогресса в функционировании всего хозяйственного механизма на железных дорогах. Результаты этих исследований отражены в коллективной монографии «Научно-технический прогресс и эффективность железнодорожного транспорта» (1984 г.), вышедшей под общей редакцией Б. И. Шафиркина. Им лично написан теоретический раздел о влиянии научно-технического прогресса на объем, структуру и качество перевозок.

Научную работу Б. И. Шафиркин успешно сочетал с педагогической деятельностью. Много лет он преподавал

во ВЗИИТе. Написанный Б. И. Шафиркиным учебник для студентов транспортных вузов «Единая транспортная система СССР и взаимодействие различных видов транспорта» выдержал три издания.

Борис Исаакович был одним из инициаторов распространения экономических знаний среди железнодорожников. По его инициативе и под его редакцией было впервые напечатано и издано учебное пособие «Основы экономических знаний для рабочих транспорта».

В 70-х годах настольной книгой не только для экономистов, но и для других специалистов стал изданный под редакцией Б. И. Шафиркина «Экономический справочник железнодорожника».

Борис Исаакович занимался также подготовкой научных кадров.

Занимая активную жизненную позицию, Б. И. Шафиркин уделял много внимания научно-общественной работе. Более трех десятков лет он возглавлял секцию экономики и управления Научно-технического общества железнодорожников и транспортных строителей. Под его руководством проведено около 40 отраслевых научных и научно-практических совещаний и конференций, в результате которых были разработаны практические рекомендации по решению различных проблем, связанных с повышением эффективности работы транспорта. Борис Исаакович был заместителем председателя Комитета по транспорту Всесоюзного совета научно-технических обществ, членом президиума Научно-технического совета МПС, председателем комиссии экономики и управления НТС МПС, членом Ученых советов ИКТП, ВНИИЖТа, МИИТа.

За многолетнюю плодотворную деятельность Б. И. Шафиркин награжден орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», многими медалями, знаками «Почетному железнодорожнику», «Почетный член НТО».

Барков Николай Николаевич

1915 – 1999 гг.

Н. Н. Барков — крупный специалист в области экономики транспорта, доктор экон. наук, профессор.

Николай Николаевич более полувека работал во ВНИИЖТе (ЦНИИЭФ, ЦНИИ МПС). Им выполнены фундаментальные научные исследования по кардинальным проблемам экономики железнодорожного и других видов транспорта. Одним из важных результатов исследований в этой области стала написанная Николаем Николаевичем книга «Смешанные железнодорожно-водные перевозки» (1958 г.).

Значительный вклад Н. Н. Барков внес в разработку методов рационализации перевозок грузов, что позволяло выявлять и устранять встречные, повторные, излишне дальние и другие нерациональные с точки зрения народнохозяйственных интересов перевозки грузов.

Результаты этих разработок изложены в основополагающих трудах «Методические вопросы рационализации перевозок» (1960 г.), «Сезонная и внутринедельная неравномерность грузовых перевозок» (1963 г.).

Многие годы Н. Н. Барков возглавлял сектор планирования и эффективности капитальных вложений ВНИИЖТа. В это время им были разработаны методики по выбору наиболее эффективных вариантов реконструкции существующих и строительства новых железных дорог, по экономической оценке мероприятий научно-технического прогресса.

Научное обоснование этих методик дано в монографиях, вышедших под общей редакцией Н. Н. Баркова: «Эффективность капитальных вложений в развитие железнодорожного транспорта» (1972 г.), «Эффективность строительства новых железнодорожных линий» (1976 г.).





Н. Н. Барков с коллегами

На основе предложенных Н. Н. Барковым методов сравнительной оценки вариантов развития железнодорожного транспорта с учетом его влияния на макроэкономические показатели по народному хозяйству в целом были разработаны и утверждены в 1982 г. Методические указания к составлению проектов перспективных и текущих планов капитальных вложений на железнодорожном транспорте. Ими широко пользовались

плановики и проектировщики в доперестроечный период, да и в настоящее время многие положения этой методики сохранили свою актуальность.

Научную работу Н. Н. Барков успешно совмещал с педагогической деятельностью. Много лет он читал лекции в МИИТе, во ВНИИЖТе руководил работой аспирантов.

Николай Николаевич был членом Ученых советов ВНИИЖТа и МИИТа, Проблемного совета по эффективности капитальных вложений и основных фондов АН СССР, секции экономики и управления НТС МПС, а также членом секции экономики Государственного комитета по Ленинским и Государственным премиям.

Н. Н. Барков награжден знаком «Почетному железнодорожнику», многими медалями.

Николай Николаевич обладал не только даром ученого, но и ярким талантом художника. Он прекрасно владел кистью. Его картинами любовались многие сотрудники, когда он устраивал выставки своих произведений.