

БЫТЬ в авангарде

Д.Е. МЕТАЛЬНИКОВ

В центральном аппарате Минтрансстроя работало около 1500 человек, из них членов КПСС – более 1000 человек. Коллектив был сложным по всем показателям в том числе по количеству главных управлений и самостоятельных отделов.

Одним из постоянных вопросов, находившихся под контролем партийного комитета министерства, обладавшего правами райкома партии, было ускорение работ на объектах МПС, учитывая, что работа железнодорожного транспорта являлась одним из узких мест, сдерживавших планомерное развитие народного хозяйства страны, на что неоднократно указывал Совет Министров СССР в своих постановлениях.

Большое внимание уделялось транспортному строительству в Западно-Сибирском нефтегазовом регионе, на который приходилось 2/3 ежегодного прироста строительно-монтажных работ по министерству, а также – объектам БАМ. На парткоме отчитывались начальник Главзапсибдорстроя Юрий Федорович Чередников, начальник Главморречстроя Валентин Иосифович Куликов, начальник Главснаба Генрих Иванович Терекиди. Ход строительства постоянно обсуждался на заседаниях парткома, партбюро, партийных собраниях в главках и управлениях. Так, в 1980 г. рассматривался вопрос по западно-сибирским стройкам и дважды – по БАМу. Накануне мне, вместе с первым заместителем министра Николаем Ивановичем Литвиным, доводилось выезжать на строительство Северо-Муйского тоннеля, а с Ю.Ф. Чередниковым – на объекты дорожного строительства в Тюменской области.

В июне 1984 г. партком Минтрансстроя совместно с парткомом МПС провел заседание, где были заслушаны отчеты начальников главков Урала



**ДМИТРИЙ
ЕВГЕНЬЕВИЧ
МЕТАЛЬНИКОВ**

Родился в 1933 г. в селе Кондома Горно-Шорского района Западно-Сибирского края. Окончил в 1953 г. Горный техникум в Томске, в 1962 г. – Московский областной педагогический институт, в 1974 г. – ВПШ. С 1953 г. – горный мастер на шахте Томь-Усинская в Кузбассе, с 1959 г. на Московском метрострое – проходчик, машинист пороодо-погрузочной машины, инженер, секретарь парткома (1970–1974 гг.). С 1974 г. – зам. начальника Главного управления кадров и учебных заведений Минтрансстроя. С 1977 г. по 1987 г. – секретарь парткома министерства. С февраля 1987 г. по апрель 1988 г. – начальник Главного управления кадров и учебных заведений, член коллегии Минтрансстроя. Был депутатом, членом Исполкома Сокольниковского райсовета, депутатом Моссовета. Делегат XXVII съезда КПСС. Награжден орденами Трудового Красного Знамени, Дружбы народов, «Знак Почета» и 3 медалями. Почетный транспортный строитель.



Митинг по случаю сдачи в эксплуатацию станции метро «Площадь Ногина». На трибуне слева направо: председатель Моссовета В.Ф. Промыслов, первый секретарь МГК КПСС, член Политбюро ЦК КПСС В.В. Гришин, секретарь парторганизации Минтрансстроя Д.Е. Метальников, министр транспортного строительства СССР Е.Ф. Кожевников, первый секретарь ЦК ВЛКСМ Е.М. Тяжельников, председатель Дорпрофсожа «Мосметростроя» В.А. Сахаров, Герой Социалистического Труда, первопроходец Мосметростроя Т.В. Федорова, первый секретарь Московского обкома КПСС В.И. Конотоп. 1970 г.

и Сибири, Поволжья и Юга, Севера и Запада по выполнению плана железнодорожного строительства. Отдельно рассматривался ход сооружения объектов Московского железнодорожного узла. По этим пунктам проводились партсобрания во всех главках и управлениях. На заседаниях парткома заслушивались по разным вопросам заместители министра Тенгиз Андреевич Гогичашвили, Владимир Онуфриевич Архипцев, начальники главков Юрий Анатольевич Кошелев, Георгий Петрович Соловьев, Юрий Михайлович Митрофанов, Виталий Николаевич Зимтинг, Владимир Тихонович Наротнев, Николай Филиппович Васильев.

Как правило, в январе в министерстве проводились партийно-хозяйственные активы с докладами министра «О задачах министерства на предстоящий год», где детально разбирались задачи министерства, главков и управлений на год, анализировались недостатки и пути их устранения. Партком, партийные организации, профком и комитет комсомола считали принятые решения программой своих действий.

Для нас, партработников, главной установкой было вести дело к перелому в умах и настроениях кадров сверху донизу, концентрировать их внимание на самом важном — на необходимости продвижения научно-технического прогресса. В парткоме несколько раз рассматривался ход создания собственной индустриальной базы Минтрансстроя. Был вскрыт ряд узких мест. Одним из упущений являлось невыполнение рядом главков заданий по росту производительности труда, в частности, Главморречстроем, Главком Урала и Сибири. В трестах этих и других главков наблюдалось падение фондоотдачи. Все еще медленно сокращался ручной труд. На некоторых заводах слабо осваивались мощности. Трудности испытывало серийное изготовление новых машин, механизмов и оборудования. Имелись проблемы с внедрением новой техники.

Понимая, что курс на ускорение научно-технического прогресса немалым без столь же решительных мер по укреплению исполнительской дисциплины, организованности и порядка, мы всячески содействовали созданию действенного резерва кадров, делая ставку на качественный подбор работников. При всей многоплановости деятельности обращали особое внимание на необходимость повышения боевитости парторганизаций главков и управлений, инициативность и принципиальность рядовых коммунистов. В связи с этим большое значение придавалось учебе актива, секретарей парторганизаций.

Не реже 2 раз в году на парткоме обсуждались вопросы работы с кадрами. Так, в марте 1979 г. слушался отчет начальника Главдорстроя Виктора Андреевича Субботина о работе с молодыми специалистами в подведомственных трестах. В мае 1980 г. рассматривались подбор и расстановка инженерно-технических работников в организациях Главжелдорстроя Севера и Запада. Ежегодно у заместителя министра, курировавшего кадры, с участием секретаря парткома, начальников главков и управлений, секретарей парторганизаций рассматривался состав центрального аппарата, руководства трестов, проектных и научно-исследовательских институтов, принима-

В перерыве XXVII съезда КПСС. Среди делегатов – министр В.А. Брежнев, секретарь Сокольнического РК КПСС В.В. Максимова, секретарь парткома Минтрансстроя Д.Е. Метальников, начальник Железнодорожных войск, генерал-полковник, Герой Социалистического Труда М.Д. Макарецв. 1986 г.



Вручение памятного
знака министру
И.Д. Соснову
секретарем парткома
Д.Е. Метальниковым.
1981 г.



лись предложения по их укреплению специально подобранными, более способными работниками.

С января 1975 г. в организациях Минтрансстроя начали проводить аттестацию руководящих инженерно-технических работников и специалистов. К этой работе активно привлекались парторганизации. На 1 августа 1975 г. эту планку преодолело 21,2 тыс. человек или 54% от числа подлежащих аттестации. Значительно сократилось число практиков. Так, среди главных механиков — на 9,6%, производителей работ — на 6,2%, мастеров — на 8%. При этом учитывалась необходимость гибкого сочетания старых опытных кадров и молодых способных работников.

В министерстве был создан и ежегодно пополнялся резерв кадров на выдвижение, который по основной номенклатуре насчитывал более 300 человек. Вопросы распределения, использования их потенциала, создания необходимых жилищно-бытовых условий постоянно рассматривался на заседаниях коллегии, парткома. В большинстве организаций были созданы Советы молодых специалистов. Проводились совещания по обмену опытом и научно-технические конференции.

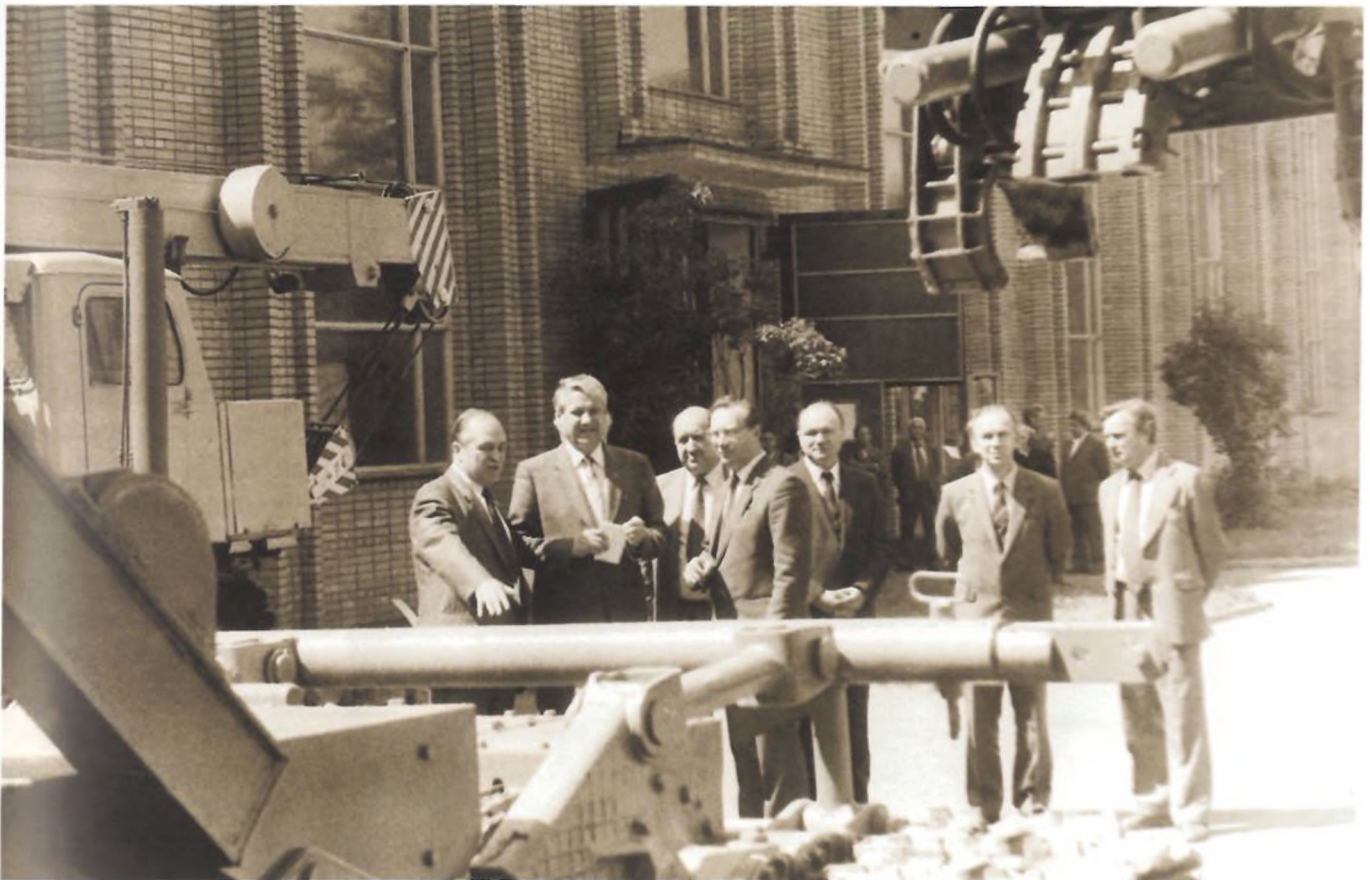
В результате наше министерство не зря стали называть первопроходцем во многих делах и начинаниях. Оно выгодно отличалось от других строительных ведомств. Из года в год выполнялись государственные планы, успешно завершались пятилетки по вводу основных объектов, зачастую — сложнейших в исполнении. В этих целях, наряду с производственными структурами, парткому также приходилось прикладывать немало сил и умения. Особенно

в плане освобождения от старого стиля работы «навалом», уменьшения доли ручного труда, доходившей в отдельных организациях почти до 50%. На сей счет издавалось немало хороших приказов и распоряжений министра и его заместителей. Партком контролировал исполнение, работали соответствующие комиссии. В решениях появлялись записи «обратить внимание», «указать», причем нередко — в адрес одних и тех же начальников Главков, их заместителей. Последние в очередной раз обещали исправить положение. Потом все повторялось со ссылкой на непреодолимые обстоятельства.

В этих условиях единственно верным, хотя и не новым способом изменить положение, было резкое повышение спроса с коммунистов-руководителей. Занялись глубоким изучением, анализом дел, стали выделять приоритетные проблемы. Одной из них являлось недостаточно медленное развитие собственной производственной базы. Ее надо было расширять, реконструировать, менять технику, организацию труда, улучшать материально-техническое снабжение, качество проектно-сметной документации.

Как только партком сумел занять действительно принципиальную позицию строгого спроса с коммунистов за исполнительскую дисциплину, формулировок типа «обратить внимание» намного поубавилось. С этой же целью — поднять личную ответственность коммунистов — был усилен состав комиссий при парткоме по контролю за работой аппарата министерства. В первую очередь, комиссий, контролировавших внедрение НТП и исполнительную дисциплину. Две из них возглавили очень деятельные, высоко-

Посещение первым секретарем МК КПСС Б.Н. Ельциным выставки строительной техники, выпускаемой Минтрансстроем. ЦНИИС. 1985 г.



квалифицированные специалисты: заместитель начальника Главного технического управления Игорь Сергеевич Адашев и заместитель начальника Главтранспроекта Михаил Иванович Шелудько. Эти коммунисты способны были в деталях разобраться в проблемах, дать рекомендации и строго контролировать решения.

Было решено в корне менять содержание отчетов руководителей. Вот такой пример. Слушали заместителя начальника-главного инженера Главка Урала и Сибири И.В. Коржа. Главк не выполнял задание по производительности труда и внедрению новой техники. На основе конкретных выводов комиссии, партком предложил целую программу устранения недостатков, реализации резервов, дал возможность как бы со стороны увидеть его личную роль в решении этих проблем. Определил срок новой проверки. Главный инженер серьезно проанализировал положение дел, предложил меры по ликвидации упущений. И, нужно отметить, дело во многом улучшилось, хотя и не сразу.

Кроме отраслевых задач, горком партии Москвы, райком ставил перед нами местные, региональные задачи. В качестве примера можно привести оказание шефской помощи подмосковному совхозу «Талдом». Она включала в себя выделение людей на уборку урожая и другие работы, строительство объектов различного назначения. Так, в период с 1972 по 1977 гг. трест «Мосэлектротягстрой» построил 5 свинарников, здание мехбазы, административный корпус. На 2-3 месяца (особенно в период уборки урожая) на помощь совхозу ежедневно из организаций выезжало по 200 - 250 человек. Немало людей выделялось на овощные базы в Москве и на проведение различных массовых мероприятий. Все эти работы были под постоянным контролем парткома.

Руководство министерства и партком уделяли большое внимание повышению квалификации и экономическому образованию руководящих и инженерно-технических кадров. После выхода постановления ЦК КПСС «Об улучшении экономического образования» коллегия, партком неоднократно рассматривали ход и итоги экономической учебы, что способствовало повышению ее качества и эффективности. Для обеспечения должного кон-

Осмотр экспозиции техникумов, специализировавшихся на подготовке кадров транспортного строительства (в высотном здании Минтрансстроя). 1985 г.





троля, анализа учебных планов и программ в министерстве создали Центральный совет по экономическому образованию (его председателем стал заместитель министра Александр Петрович Гаркуша). Аналогичные советы были созданы в главных управлениях, трестах и институтах. Ежегодно к началу занятий вся сеть экономического образования обеспечивалась учебно-методической литературой.

В соответствии с перспективным планом экономического образования за 3 учебных года экзамены по курсу «Основы экономики и управления производством» сдали все ИТР центрального аппарата и 71 тыс. руководящих работников и специалистов подведомственных организаций и предприятий.

Система повышения квалификации состояла из центральных курсов, курсов при двух научно-исследовательских институтах и техникумах министерства. В дальнейшем (1984 г.) был создан Центральный институт повышения квалификации Минтрансстроя. Кроме того, руководящие работники и специалисты проходили учебу в Институте управления народным хозяйством, высших инженерных курсах при Госстрое СССР, Госплане СССР, при вузах МПС. За 1976-1980 гг. повысили квалификацию около 20 тыс. человек.

**Первый заместитель
председателя
Совета Министров СССР
Г.А. Алиев,
первый секретарь
МГК КПСС, Б.Н. Ельцин,
И.Д. Соснов на заседании
коллегии по развитию
московского региона.
1985 г.**