

ПЕРСОНАЛІЇ

УДК 656.21 (09)

О. Г. Стрелко

*Державний економіко-технологічний університет транспорту
Міністерства освіти і науки України*

В. В. ПОВОРОЖЕНКО (1904–1991) – ВИДАТНИЙ ВЧЕНИЙ У ГАЛУЗІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ

Стаття присвячується видатному вченому в галузі експлуатації залізниць В. В. Повороженку. За його безпосередньої участі були створені нові напрями в науці «експлуатація залізниць».

Ключові слова: В. В. Повороженко, залізничний транспорт, експлуатація залізниць, управління залізничним транспортом.

Статья посвящается выдающемуся ученому в отрасли эксплуатации железных дорог В. В. Повороженко. При его непосредственном участии были созданы новые направления в науке «эксплуатация железных дорог».

Ключевые слова: В. В. Повороженко, железнодорожный транспорт, эксплуатация железных дорог, управление железнодорожным транспортом.

The article is dedicated to the prominent scientist in industry of exploitation of railways V.V. Povorochenko. At his direct participation new directions were created in science «exploitation of railways».

Key words: V. V. Povorozhenko, railway transport, exploitation of railways, management by a railway transport.

Експлуатація залізниць, як одна з основних галузей залізничної науки, розглядає питання раціональної організації залізничних перевезень. Основним її завданням є розробка методів найбільш раціонального використання технічних засобів залізничного транспорту в їх взаємодії з метою повного задоволення потреб економіки держави у перевезеннях, забезпечення безпеки руху поїздів і досягнення найбільшого ефекту перевізної роботи залізничного транспорту при систематичному зниженні собівартості перевезень. Основну роль у розвитку експлуатації залізниць відіграв Володимир Васильович Повороженко [1].

Народився В. В. Повороженко в 1904 р. у Полтаві в сім'ї машиніста паровоза. Отримавши середню освіту, а також кваліфікацію помічника слюсаря та машиніста, Володимир Повороженко вступає до Київського інституту шляхів сполучення і успішно закінчує його у 1930 році.

В інституті він поєднував навчання з роботою – протягом перших трьох років навчання працював помічником машиніста. Успіхи в навчанні та вагомі знання з виробництва сприяли формуванню навичок наукових досліджень, дали можливість згодом успішно закінчити аспірантуру. Після її закінчення Володимира Повороженка залишають на роботі у Київському інституті залізничного транспорту – спочатку асистентом, а згодом і доцентом. У 1932 р. його призначають заступником керівника інституту з навчальної та наукової роботи. На цій посаді

В. В. Повороженко працював до моменту злиття Київського і Харківського інститутів залізничного транспорту у 1934 році. Після об'єднання цих інститутів він стає керівником Київського філіалу Харківського інституту інженерів залізничного транспорту. З 1935 по 1938 р. працював у Харкові на посаді декана згаданого інституту та завідувачем кафедри вантажної роботи.

Він налагодив навчальний процес нового вузу. У 1940 р. його призначили заступником директора Науково-дослідного інституту руху і вантажної роботи МШС СРСР. Із початком війни за власним бажанням В. Повороженко перейшов працювати у військово-мобілізаційне управління заступником начальника технічного відділу, а в травні 1942-го його перевели на посаду начальника об'єднаного відділення експлуатації і економіки центрального НДІ.

У мирний час Володимир Васильович повертається до науково-викладацької діяльності й очолює кафедру організації руху і вантажної роботи Московського транспортно-економічного інституту, де спочатку він був заступником директора. Директором його призначили у 1954 р. У 1957-му Володимир Повороженко займається тільки науковими розробками, очолюючи інститутську кафедру. Після об'єднання МТЕІ з МПТом у 1958 р. його призначили завідувачем кафедри вантажної роботи МПТу. І пропрацював він там до виходу на пенсію у 1974 р.

Володимир Васильович – автор понад 160 наукових публікацій у вітчизняних і зарубіжних авторитетних виданнях, ним написано понад 50 підручників, монографій і брошур. Більшість наукових праць і зараз користується популярністю серед студентів і викладачів залізничних вузів країн СНД. Під його керівництвом 61 аспірант захистив кандидатську дисертацію. З них сім чоловік стали докторами наук. Разом із науковою роботою В. Повороженко знаходив час для громадської діяльності. Його обирали депутатом Київської міськради і двічі – депутатом Мосради, з 1962 по 1973 р. він – член науково-технічної ради МШС СРСР. Його неодноразово обирали членом експертної комісії з транспорту ВАКу, багато разів він очолював радянські делегації на міжнародних з'їздах із проблем транспорту.

За наукового керівництва та безпосередньої участі професора В. В. Повороженка на кафедрі «Технологія вантажної і комерційної роботи» Московського інституту інженерів транспорту у 60-х рр. XX ст. була розроблена концепція концентрації вантажної і комерційної роботи на меншій кількості станцій [2]. На її основі залізницями була проведена ефективна робота щодо створення опорних і закриття малодіяльних станцій. В період з 1965 по 1970 р. було закрито для вантажної і комерційної роботи понад 2,5 тис. станцій, що дало значний економічний ефект, дозволило інтенсифікувати процес виконання навантажувально-розвантажувальних операцій, скоротити простоювання транспортних засобів.

Великий науковий внесок зробив Володимир Васильович у вирішенні проблем, пов'язаних із поліпшенням використання рухомого складу, удосконаленням взаємодії різних видів транспорту [3]. Під його керівництвом вийшло з друку 13 випусків збірника Академії наук СРСР «Взаємодія різних видів транспорту».

Багато в чому завдяки його зусиллям і працям була створена наукова школа і закладені фундаментальні теоретичні основи удосконалення процесів вантажної і комерційної роботи залізниць і взаємодії різних видів транспорту [4]. Традиції застосування комплексного, системного підходу до вирішення актуальних питань управління, організації виробництва в транспортних системах актуальні і сьогодні.

За свою багатогранну і плідну працю В. В. Повороженко нагороджений орденом Трудового Червоного Прапора, трьома орденами «Знак пошани», медаллю «За оборону Москви» та ін., а також галузевою нагородою – знаком «Почесний залізничник». Слід також зазначити, що професор В. В. Повороженко у своїй науковій і педагогічній діяльності завжди орієнтувався на найбільш сучасні і перспективні технології. Його роботи були спрямовані в майбутнє.

«Влітку 1964 року МІІТ широко відзначав 60-річний ювілей одного з провідних вчених транспорту – Володимира Повороженка, – розповідається в «Нарисах по історії лубенських залізничників». – Кафедра «Організація вантажної і комерційної роботи», якою керує Повороженко, – це справжня кузня молодих талановитих учених».

Володимир Васильович пішов із життя у 1991 році, виховавши не одне покоління закоханих у залізничну справу фахівців. А естафета династії Повороженка нині в надійних руках. Його внук Євген Повороженко – представник п'ятого покоління залізничників – сумлінно трудився заступником начальника станції Основа Південної залізниці, старший син, Віталій Володимирович, пішовши на пенсію, трудився в рідній галузі.

В. В. Повороженко зазначав, що окремі питання експлуатації залізниць стали розроблятися у царській Росії ще в кінці XIX ст. Як один із передових заходів у галузі експлуатації залізниць, застосованих уперше на вітчизняних залізницях, необхідно вказати прогресивну систему взаємного користування вантажними вагонами. Ця система передбачала безперевантажувальне перевезення вантажів у прямому сполученні на основі взаємного користування вагонами і сприяла поліпшенню використання рухомого складу. Така система використання вагонів за прикладом вітчизняних залізниць була застосована значно пізніше в інших країнах. Деякі праці вітчизняних інженерів у галузі експлуатації залізниць, що з'явилися ще в кінці минулого і на початку XX ст., висвітлювали вирішення низки теоретичних питань організації перевезень.

Однак вартісні пропозиції передових вітчизняних інженерів з організації експлуатаційної роботи не отримали широкого застосування на залізницях Росії через консерватизм царського уряду і неможливість здійснення їх в умовах капіталістичної системи господарювання. Як приклад, В. В. Повороженко наводить такий факт: формування прямих вантажних поїздів, ідея застосування яких з'явилася на ряді залізниць Росії ще в минулому сторіччі і теоретично була розроблена О. М. Фроловим ще на початку XX ст., не могла отримати широкого застосування на залізницях царської Росії, незважаючи на те, що при застосуванні прямих поїздів забезпечувалося значне прискорення доставляння вантажів і скорочувалися експлуатаційні витрати з перевезень.

Наукова розробка питань експлуатації залізниць у царській Росії велася тільки окремими передовими інженерами з їх ініціативи. Наукових організацій, де б систематично проводилася науково-дослідницька робота з питань залізничного транспорту, не існувало. У транспортних інститутах Російської Імперії (а їх було всього два – Санкт-Петербурзький і Московський), хоча і велося викладання експлуатації залізниць, але не було систематизованих курсів (підручників), які охоплювали б усі питання цієї тематики. У царській Росії науки «Експлуатація залізниць» не існувало.

В. В. Повороженко наголошував, що тільки в умовах планового господарства були створені можливості для широкого застосування передових наукових методів експлуатації залізниць в інтересах держави. Вже в радянський час була створена *наука про експлуатацію залізниць* і здійснена наукова розробка найбільш удосконалених методів експлуатаційної роботи залізниць [5].

У 1918 р. було створено Експериментальний інститут шляхів сполучення, який поряд з іншими питаннями займався дослідженням найважливіших проблем експлуатації залізниць. Невдовзі в навчальних закладах (в інститутах Москви, Ленінграда і Києва) були створені факультети експлуатації шляхів сполучення.

В. В. Повороженко у програмі діяльності відділу експлуатації Експериментального інституту виділяє такі питання: вплив розташування проміжних станцій на собівартість перевезень, пропускну здатність станцій, провізну і пропускну здатність залізниць, питання раціональних типів станцій і станційних пристроїв,

поліпшення типу рухомого складу, методи використання рухомого складу для поліпшення і здешевлення перевезень, питання безпеки руху, графіки руху поїздів, проведення маневрів, організація апарату управління в центрі і на місцях, методи погодженої роботи різних служб, типи складських приміщень, навантажувальні пристрої і пристосування, обладнання вантажних станцій, організація спеціальних перевезень, організація пасажирського руху і ряд інших важливих питань експлуатації залізниць.

Цей, далеко не повний, перелік питань розвитку експлуатації залізниць показує, наскільки всебічно, глибоко і правильно були поставлені проблеми наукової розробки експлуатації залізниць. Багато уваги при цьому приділялося залізничному транспорту – централізації його управління, охороні залізниць і підвищенню їх провідної здатності.

Для найбільш раціонального використання перевізних засобів у жовтні 1919 р. створюється Вища рада із залізничних перевезень, на яку було покладено загальне керівництво транспортною політикою на залізницях, а також визначення потреб у перевезеннях і встановлення черги перевезень з урахуванням реальної перевізної здатності залізниць.

В. В. Повороженко також робить висновок, що у перші роки радянської влади завдання залізничного транспорту в основному зводилося до здійснення військових перевезень, відновлення залізниць, розвитку станцій і забезпечення великих центрів продуктами харчування. Але вже і в цей період застосовуються найбільш удосконалені методи організації перевезень.

План ДЕЕЛРО, прийнятий у 1920 р. на VIII Всеросійському з'їзді Рад, передбачав розвиток нового залізничного будівництва, електрифікацію найбільш завантажених залізничних напрямків і збільшення вантажопотоку залізниць порівняно з 1913 р. на 80–100 %. Збільшення перевезень і застосування нових методів організації перевезень вимагали розробки плану теоретичних питань в галузі експлуатації залізниць. Все це було гідним продовженням робіт та ідей професора В. В. Повороженка на новому етапі розвитку залізничного та інших видів транспорту у межах єдиної транспортної системи України та її інтеграції у світову систему шляхів сполучення.

Бібліографічні посилання

1. Повороженко В. В. Перспективы улучшения использования подвижного состава железных дорог для грузовых перевозок / В. В. Повороженко. – М. : Транспорт, 1959. – 84 с.
2. Повороженко В. В. Эксплуатация железных дорог: грузовая работа, организация движения и станции / В. В. Повороженко, В. М. Акулиничев. – М. : Транспорт, 1974.
3. Дерибас А. Т. Организация грузовой и коммерческой работы на железнодорожном транспорте / А. Т. Дерибас и др. – М. : Транспорт, 1980. – 328 с.
4. Повороженко В. В. Комплексное развитие и взаимодействие разных видов транспорта / В. В. Повороженко // Взаимодействие разных видов транспорта и контейнерные перевозки: Итоги науки и техники / В. В. Повороженко. – М. : ВИНТИ, 1983. – Т. 10. – С. 3–136.
5. Управление грузовой и коммерческой работой на железнодорожном транспорте / А. А. Смехов, В. В. Повороженко, А. Т. Дерибас и др. // Под ред. А. А. Смехова. – М. : Транспорт, 1990. – 351 с.

Надійшла до редколегії 25.11.2012