

До недавнего времени удавалось мне почти безошибочно определить в толпе железнодорожника. Даже если человек не в униформе, а в одежде обычной, летом налегке, или зимой в пуховике, или даже он вовсе безо всего, а только прикрытый банным венником. Проходят люди мимо, каждый со своими заботами. Но вдруг встречаешь взгляд уверенный, спокойный, и, ни с того, ни с сего, в душе как-то потеплеет. И, случись разговориться с таким человеком, — всё точно: наш брат-железнодорожник, или, может быть, водитель-дальнобойщик. Ничего удивительно: издавна бытует поговорка: попа и в рогожке признаешь... А узнавали батюшку по взгляду просветленному, по выражению лица человека стойкого в своем высоком служении, несуетного и неизменно доброжелательного ко всем окружающим людям. Некоторая подобная особенность путейцев-железнодорожников не мною первым замечена. И никакой тут не требуется исключительной проницательности.

Помню, перед открытием Всероссийского съезда железнодорожников, на котором обсуждалась реформа отрасли, состоялась у меня одна, как показалось поначалу, “в той комнате незначущая встреча”. Но разговор оказался примечательным и не забылся.

Как известно, важнейшие форумы, определяющие дальнейшую судьбу России, проводятся в Москве, преимущественно в Государственном Кремлевском Дворце, который часто называют по-старому Кремлевским Дворцом съездов. В это здание входил я вместе с делегатами и гостями, съехавшимися со всех концов страны. В нашем климате почти любое представительное собрание начинается, понятно, с вешалки. За стойкой гардероба две молодые женщины о чем-то оживлённо спорили и обратились ко мне. Вот, говорят, мы гадаем, что за люди сегодня у нас собираются?

У гардеробщицы Кремлёвского Дворца вообще-то глаз намётанный. Уж они-то навиделись публики самой разной, подчас диковинной. Каких только съездов, слётов, конгрессов, масштабных концертов и спектаклей здесь не проходило; каких гостей не доводилось им встречать и обихаживать. Но в этот день женщины своим извечным инстинктом как-то сразу новых гостей выделили. Мне тоже стало интересно, чем же это наши путейцы их так озадачили, и спрашиваю: ну, а сами-то как думаете — кто они такие?

Наблюдения были высказаны довольно меткие: гости в форме с погонями, но на военных не похожи, хотя и на гражданских — тоже. В большинстве мужчины, не москвичи. Крепкие, подтянутые, деловые — без высокомерия.

Лица не то, чтобы загорелые – обветренные. Ясная русская речь – прямая, без наигрыша. Легко ориентируются в новой среде, свободны в общении. А вывод зоркие служительницы Дворца сделали короткий: красивые люди. Так кто же они?.. “А-а, железнодорожники!”. И заулыбались.

Похвалу слышать приятно. Но мне подумалось: вот чего особенно не хватает российским женщинам в современных мужчинах – надежности. Не хватает самых что ни есть исконных национальных ценностей – честности, доброты, верности, готовности прийти на помощь; и, если можно так выразиться, – настоящей мужской зрелости в наш век глобального инфантилизма. В литературе “золотого” XIX века бытовало, например, такое определение – “кондовый”. Усилиями наших либералов слово это приняло окраску уничижительную. Между тем “кондовый” в русском языке означает “крепкий”, “матёрый”, “не гнилой”.

“На железной дороге надо работать долго”, – такими словами бывалые кадровики напутствуют новичков. И новичок потом, оглядываясь на здание с эмблемой “РЖД”, перетирает в уме эту странную фразу, сказанную совсем без пафоса, а даже с грустной задумчивостью. Что значит “работать долго”? Сказал бы: “надо работать хорошо” или “добросовестно”, а то – “долго”! Не похоже и на предупреждение, – слова прозвучали, словно размышление вслух, мол, жизнь покажет, что ты за человек.

Означало же это, что потребуются годы, чтобы глубоко осознать, что работа на “железке” творческая, хотя и особого рода. Поначалу и мне казалась шуткой, когда ветераны-железнодорожники говорили: если бы исполнялись все инструкции, ни один поезд с места бы не сдвинулся. Вот тут-то и должны проявиться и уровень ответственности, и высочайший профессионализм, и своеобразный творческий подход.

Действительно, в России железнодорожный мир – особенный. Для мало-сведущего в чем-то даже загадочный. Именно долго надо тут работать. И, если человеку хватит характера на “железке” удержаться, – сама здешняя атмосфера за это самое время, названное – “долго”, его обязательно отсортирует – отделит зерна от плевел, вытряхнет мелочное, наносное, пропитает, переплавит, перекует, сделает настоящим железнодорожником.

Работать надо долго, чтобы убедиться – достаточно ли воли, терпения, чтобы выдержать груз ответственности, чтобы пропитаться принципами здравомыслия, как шпала креозотом, чтобы никакая гниль не заводилась. Ветераны путей сообщения подтвердят: сколько-нибудь длительное время работать на железной дороге недобросовестно или плохо просто невозможно – система так устроена, что выдавливает, исторгает такие персонажи. А уж если человек долго работал на “железке” – это сама по себе похвальная характеристика. И даже если впоследствии он сменит профессию, “не-ржавейка” внутри сохранится на всю оставшуюся жизнь.

Российская сеть железных дорог огромна; почти миллион тружеников обеспечивают её жизнедеятельность. И она незаменима. “Железная дорога скрепляет Россию”, – говорил великий наш современник писатель Валентин Григорьевич Распутин.

Откуда же берутся такие люди? Детство и юность большинства железнодорожников протекает вблизи станций, депо и заводов по ремонту подвижного состава. Исторически железнодорожное хозяйство основывалось где-нибудь на окраине, на выселках. Здесь все вокруг было железнодорожным: ясли, школы, как минимум ремесленное училище, амбулатории, больницы, магазины, подведомственные ОРСам (отделам рабочего снабжения), бани, клубы, библиотеки. Кажется, только кладбища не были железнодорожными, но и “заселялись” они тоже путевскими. За пределами поселков размещались вузы и техникумы путей сообщения, клиники, санатории, дома отдыха, пионерские лагеря, а также подшефные колхозы и совхозы. Словом, НКПС (Наркомат путей сообщения) – позднее МПС – это было государством в государстве.

В деповских посёлках детям запрещалось шуметь днем, так как сменные поездные бригады и диспетчеры обязаны были отдыхать. Ослушника могли и выпороть. Все понимали, сколь велика опасность уснуть в пути. Ночь-полночь, студёный ветер, снег, жар от топки, сквозняк, скорость, требующая непрерывного напряженного внимания. Стоит машинист на железном вибрирующем полу кабины, вглядывается в ночь. А у него за спиной под стук колес безмятежно спит целая деревня, убаюканные живые души, числом эдак

шестьсот — невинные или грешные — не ему судить. Страшно подумать, что от набегания шпал вдруг поведёт машиниста в мираж, в губительный сон. Каждый рейс — дело жизни и смерти.

К слову, раньше машинистам выдавали в поездку швейцарские карманные часы на цепочке, чтобы они могли отслеживать график. Одна из таких “луковиц” фирмы “Павель Буре” хранится в музее “Великий почин” легендарного депо Москва-Сортировочная. Сегодня машинистам перед выходом рейс начали выдавать браслеты в форме наручных часов, которые следят за состоянием работника. В случае если человек засыпает, в кабине включается световая сигнализация. И, если машинист не нажмёт в ответ специальную “кнопку бдительности”, то подаётся мощный звуковой сигнал, а если уж и ревун не подействует, значит, сон мертвецкий, тогда автоматически включается система торможения.

Отдых перед поездкой свято оберегался. Для шумных игр ребячьи откочевывала куда-нибудь в сторону от поселка, где можно было кричать во весь голос. Обычно таким местом был берег реки, озера или пруда, откуда качали воду для паровозов.

Это был мир особый. Мир людей мастеровитых, ответственных, надёжных. Семьи занимались зимой заготовкой дров и льда по весне, огородничеством, содержали всякую живность — поросят, коров, коз, кур; ничто не пропадало в хозяйстве, все — и стар, и млад — были заняты полезной работой. То есть быт складывался вполне патриархальный. Свои у путейских были и награды: почётные грамоты, именные часы, и наконец, высшая отраслевая награда — Знак “Почетному железнодорожнику”, которая ценилась (в суровые времена по умолчанию) едва ли не выше государственной. Присвоение Знака сопровождалось льготой — к ежегодному плацкартному билету, полагавшемуся семье железнодорожника, добавлялась категория — “в мягком вагоне”. Вообще МПС предпочитало рассчитывать на натурой. Дорпрофсожу была доподлинно известна подноготная каждого работника. И, например, отличившего главу многодетной семьи могли наградить дойной коровой. Торжественно и всенародно под фанфарный туш выводили из кустов бурёнку с колокольчиком. А вот денежными премиями не очень-то баловали.

Со временем путейские поселки разрастались, и в один прекрасный день обнаруживалось, что депо, вокзалы, мастерские оказывались не на окраине, а внутри города. Так и мегаполис Новосибирск возник и сформировался вокруг того места на берегах Оби, где удобней было построить мост. Можно назвать и многие другие города с подобной судьбой. Железнодорожные хозяйства вращались в город; соответственно менялся и быт путейцев. Но всё же они не растворялись полностью. Сложная многофункциональная система требовала устойчивости. Одно звено выпадет — все остановится, поэтому восстановление любого ослабевшего звена старались предусмотреть заранее.

Эта особенность сложилась из-за сурового климата. Например, в России существует забавный для постороннего слуха термин — “первозимники”. Кто впервые услышит это слово — удивляются, даже смеются. Смена сезона у нас требует изменения технологии. А ведь при самых зловередных природных катаклизмах — морозах, снегопадах, гололедах, ливнях, бывало, городские улицы становятся непроезжими, движение парализовано, аэропорт не принимает. “А что там, на станции?” Плечами пожимают: “Поезда идут по расписанию”.

А чудес на свете нет. Просто у путейцев всё расписано заранее и поимённо. Кто и при каком уровне опасности на какой участок должен выходить. Воспринимается эта обязанность как должное, и каждый знает, что ему делать. Бывало, и учащихся старших классов железнодорожных школ выводили на снегоборьбу. И тоже никакой анархии или суматохи. Школьникам доверяли только внутренние подъездные пути, где на эти часы прекрывалось малейшее шевеление подвижного состава.

Или, скажем, путевые ремонтные работы. На посторонний взгляд — нет ничего грубее и тупее: грунт, подушка, балласт, шпалы, рельсы — вот и всё... И только железнодорожники, все, кого ни спроси, назовут такую работу особо ответственной, сложной и творческой. Образцовое содержание пути — это и тяжкий труд, и одновременно тонкое искусство. К счастью, в наше время удалось, наконец, львиную долю операций механизировать.

Главным праздником путейских был не Первомай, не Октябрь, а Всесоюзный День железнодорожника. Гуляли в парках и скверах. Пели песни, плясали

до изнеможения. Праздник – святое дело, Но в будни даже лёгкий запах алкоголя считался неслыханной дерзостью. На этот счёт надзор был просто свирепым. Табу распространялось и на командный состав любого уровня.

Молодые машинисты с явным удовольствием носили форменную фуражку с “молоточками” и, по тогдашней моде, для шика сразу вынимали обруч из “аэродрома” – чтобы выгладеть романтичней и подчеркнуть, что-де он не конторский писарь, а механик бывалый. Дескать, обмятая фуражка удобней в кабине паровоза. В свою очередь ремонтники щеголяли тем, что у них из верхнего кармана пиджака, предназначенного для носового платка, торчала головка штангенциркуля “Колумбус” или логарифмическая линейка, – знать, мы тоже не лыком шиты. В стране господствовал престиж труда, культ мастерства. Ветераны вспоминают, что, когда дежурный по станции стучал железом о борт кабины локомотива, крича призывно: “Механик!”, сердце наполнялось гордостью: так это же я сейчас поведу поезд.

Сыновей брали в кабину локомотива. Все знали, что это запрещено. При прохождении встречного мальчишки должны были прятаться. Кондукторы нарушителей не выслеживали, но, если нарушитель высовывался, бранились и грозили доложить начальству, воспринимая это как демонстративное непочтение к инструкции. Таковы были негласные правила. Эти традиции сохранились еще с дореволюционных времен.

Молодняк выращивали с особой заботой. Председатели дорпрофсожей по осени не без волнения отчитывались в том, сколько детей отдохнуло в пионерских лагерях. В послевоенные годы с лишним весом никто, понятно, не боролся. Напротив, внимательно выслушивали отчётные доклады о состоянии здоровья детишек и скрупулёзно сопоставляли цифры о среднем привесе (в килограммах) и среднем приросте (в сантиметрах) ребят – до лагеря и после. И не дай бог, если привесы были хуже, чем в прошлом году. Про самодеятельность, походы, военные игры, ночевки у костра, участие в сельхозработах в подшефном совхозе – спрашивали в последнюю очередь как само собой разумеющееся. Серьёзный спрос был и с руководителей детских железных дорог, железнодорожных школ и других учебных заведений.

Депо не спит

Здесь ни выходных, ни праздников – днем и ночью непрерывное движение огромных машин и сменяющих друг друга бригад. Наверное, это одно из самых беспокойных мест на свете. Вглядываешься, вслушиваешься и понимаешь, насколько всё происходит продуманно, размеренно, с глубоким наполнением магистрали. Это как пульс здорового человека. И если жизнь депо замрёт, это будет означать, что вся громадная система в опасности. Помнишь картину Бориса Яковлева “Транспорт налаживается”? Столько в ней тоски и надежды, что с первого взгляда понятно, что написана она голодным художником. 1923 год. Холодное небо, замёрзшая под снегом земля, но вдали оживающие паровозы, и рельсы чернеют, значит, они в рабочем состоянии – верные признаки движения, возвращения из разрухи в нормальную жизнь. Порядок налаживается – спокойно и уверенно.

Кажется, в тот самый год газета “Гудок” напечатала стихи о паровозе:

*Вперёд, товарищ мой, вперёд
За хлебом для голодных...*

Локомотивчики селились поближе к депо. Члены бригад находились в постоянной готовности. Там, где телефонов не было, работала служба посыльных; в ночь-полночь, в любую погоду прибегают, стучат в окно – срочно!.. Впрочем, и сегодня у многих руководителей ОАО “РЖД” всегда наготове три чемоданчика: один в кабинете, другой дома, третий на даче. Они всегда на связи и всегда наготове, чтобы мгновенно сняться и ехать, лететь на место ЧП. В России железная дорога даже в самые драматические дни 1993 года оставалась опорой и воплощением порядка.

На всех стальных магистралях СССР движенцы вели переговоры только на русском языке. Далеко ли до беды, если “твоя-моя не понимаю”. Все говорили по-русски, а по праздникам распевали национальные песни. В Сибири больше всего заводили ямщицкие, бродяжьи и задушевные украинские песни.

Даже те, кто, кроме песенных слов, на украинской мове ничего не разумел, песни любили, в них заключена какая-то особенная ласка.

Ну, студенты, те — статья особая. Студенты МИИТа пели, например, слегка переиначив ночную серенаду Демона из оперы Антона Рубинштейна:

*И будешь ты царицей мира,
А я начальником депо.*

Но дорасти до начальника депо дано не каждому. Непросто было овладеть данной профессией прежде, ещё сложнее обеспечивать надежность и безопасность сегодня в связи с повышением интенсивности и скорости движения на всех видах транспорта. Динамизм транспортных ситуаций предъявляет повышенные требования к оперативному мышлению. Кроме основных волевых качеств — дисциплинированности, решительности, самообладания и настойчивости, нужна способность не поддаваться растерянности, страху, быстро и решительно действовать в сложной и опасной ситуации. Адекватно оценивать внешнюю сложившуюся ситуацию и прогнозировать ее развитие, правильно оценивать свои возможности по решению профессиональных задач в возникающих ситуациях. Надежность — это безошибочность, готовность к своевременным действиям в соответствии с требованиями в течение заданного времени. Несвоевременные действия часто приводят к тому же результату, что и ошибка.

Движение на огромной скорости часто связано с неожиданными событиями. Нет, работа не стала проще. Напротив, усложнилась, скорости возросли, хотя нагрузки другие. Не столько мышечные, сколько сердечно-сосудистые. Люди, обеспечивающие эффективность и безопасность так называемого перевозочного процесса, должны обладать реальным мировосприятием и соответствующими высокими личными качествами: энергией, инициативой, трезвым осознанием изменяющихся обстоятельств, волей, мужеством, высоко развитым чувством ответственности, оптимизмом, широким кругозором, приверженностью к дисциплине и порядку.

Железнодорожный транспорт — самодостаточная, а значит, во многом независимая структура, она априорно позитивна и уважаема в обществе. В незабываемом 1917 году железнодорожный профсоюз, так называемый Викжель, обладал достаточными силами и влиянием, чтобы сформировать правительство и вывести Россию из трясины раздоров. Возможно, и вывел бы на верный путь, если бы не дал себя утопить в демагогии и в пустых словопрениях, если бы сохранил единство.

Юриковичи мы...

Надо признать, что русская элита верхнего эшелона власти во все века истории государства Российского частенько грешила эгоизмом, космополитизмом и безответственностью: нет-нет, да сблудит. Что же касается элиты железнодорожной, то, при всей строгости установленных в инженерной области законов и, как теперь выражаются, при высоком уровне рисков, “господа путевцы” всегда были и патриотичней, и демократичней, да и вели себя, если угодно, аристократичней. Вот такое казалось бы трудносочетимое сочетание. Близость к созидательному процессу, реальная ответственность — такие вещи поднимают людей.

Выпускник Пажеского корпуса князь Михаил Хилков, будучи потомком Юрика, рода древнее царствующей 300-летней династии, никак не соответствовал образу светского лоботряса. Он собственными руками, своей головой сделал блистательную карьеру. До того, как стать министром, прошел путь от простого рабочего, кочегара в Пенсильвании до начальника службы подвижного состава и тяги Трансатлантической железной дороги. Сама жизнь князя достойна увлекательного романа. В чине штабс-капитана он оставил службу и с молодой женой отправился в путешествие по Европе и Америке — не за богатствами, а за знаниями, за техническим опытом, как он считал, жизненно необходимыми для России. В трудные для Отечества годы он сделал всё, что было в человеческих силах, и при форсировании пропускной способности Транссиба во время Русско-японской войны, и на других стратегически важных транспортных объектах. При его министерском правлении — за десять лет — железнодорожная сеть страны почти удвоилась.

Конечно, российские железнодорожники никогда не забывали Хилкова — инженера, создателя, патриота, высоко ценили его вклад в развитие транспорта. Газета “Гудок” не раз печатала материалы о его жизни и деятельности. Да и как не вспомнить, если именно по предложению М. И. Хилкова был учрежден профессиональный праздник — День железнодорожника России, который отмечается и поныне. При участии князя Хилкова в Москве было открыто инженерное училище (будущий МИИТ), второе после петербургского высшее учебное заведение, готовящее кадры для транспорта и строительства. Современники отмечали его строгую взыскательность и сердечность в отношении к служащим. Мечтая о “железнодорожных династиях”, светлейший открывал для детей путейцев общеобразовательные школы и технические училища.

В семейном архиве князя хранятся воспоминания и о том, что, “... пробыв министром путей сообщения 10 лет и притом в стране, где, как известно, честность не является еще общераспространенной добродетелью, Михаил Иванович оставил своим детям то самое состояние, которое имел, когда работал в Америке дровосеком”. Иными словами, ничего князь своим потомкам не оставил. Кроме честного имени и доброй памяти.

Жизнь князя-путейца наполнена исключительно яркими событиями и впечатляющими достижениями. В той же Америке Голливуд из подобных персонажей делает национальных героев как воплощений “американской мечты”. Наш же “голливуд” почему-то предпочитает возводить на пьедесталы только разрушителей. Вот уже седьмой десяток лет подряд “дети двадцатого съезда” играют в разоблачения культа личности, соревнуются в осуждении “режима”. Они уже и сами себе надоели, — топчутся уныло, как на водовзводе лошадь, ослепшая от бесконечного хождения по кругу. Колесо скрипит, крутится, а чистая вода всё нейдёт.

Мамонтов и Витте

Судьбы этих двух других исключительно талантливых натур, двух крупных предпринимателей и общественных деятелей Российской империи второй половины XIX и начала XX века — Саввы Ивановича Мамонтова и Сергея Юльевича Витте в последние десятилетия вызывали особый интерес. Оба они были лично причастны к расцвету “золотого века” железнодорожного транспорта России. Однако исследователи, как правило, предпочитают рассматривать жизнь и деятельность каждого из них в отдельности. И это не случайно. История их взаимоотношений полна противоречий и драматизма, но она, как представляется, позволяет глубже понять общественную атмосферу того времени и сопоставить её с нынешней.

При формировании в стране сети стальных коммуникаций видная роль выпала Савве Мамонтову. О его благотворительной деятельности, о необычайно щедром меценатстве написано много и справедливо. И лишь вскользь упоминают, каким образом он зарабатывал “металл жёлтого цвета”, и как в его руках металл из “презренного” становился истинно благородным.

Память об этой легендарной личности ныне составляет предмет нашей национальной гордости. Строитель железных дорог и покровитель национальной культуры происходил из сибирского города Ялуторовска, из купеческой среды. Русское купечество произрастало из глубин народа. Естественно, это были в основном люди православной веры. Торговля была делом прибыльным, но весьма рискованным. Нужно было преодолевать не только огромные пространства, но и территории отнюдь не безопасные. Просторы бескрайние, климат суровый. Надо было уметь ориентироваться в пути и понимать людей иной культуры, находить с ними общий язык. Русские купцы были не только энергичными и расчетливыми, но и физически сильными, выносливыми, находчивыми — отважными путешественниками, и при необходимости, воинами. Традиции устанавливались крепкие, жёсткие. Честное купеческое слово стоило выше бумаг с печатями. Нарушителю договора грозило падение в глазах общественного мнения и отторжение из своей среды.

Отец Саввы Мамонтова одним из первых приобщился к железнодорожному строительству. Мало того, что дело это было новым, так еще и выбором направления он немало удивил окружающих. В 1859 году Мамонтов-старший получил концессию на строительство железнодорожной линии из Москвы в Сергиев Посад. Многим казалось, какую прибыль могут дать перевозки

ношщих бологольцев? Но трассу он выбрал неспроста. Мамонтов посадил своих сыновей у окна и заставил считать пеших паломников и седоков на возах, пересекающих городскую заставу. Наблюдения и расчеты вполне оправдались: 66 вёрст рельсового пути, проложенных за полтора года, стали приносить устойчивую прибыль.

Когда в 1875 году купеческий сын Савва Мамонтов затеял строительство Донецкой каменноугольной дороги, протесты понеслись со всех сторон: “Бесполезная затея”. Лесов сколько угодно: топи — не хочу. “Дорога будет бездорожная”. “Не дело”. “Пойдём по пустынным местам”. Но Донецко-Мариупольская дорога оказалась чрезвычайно перспективной, рельсовые сообщения разрасталась по всему югу России. Напомним, что уголь в Петербург долгое время ввозили из Англии.

То же произошло и с Московско-Ярославской дорогой, задавшей направление на Архангельск и Мурманск. Мамонтов упорно прокладывал путь на Север. Скоро дорога Москва — Кострома вошла в строй и стала приносить прибыль, что еще раз доказало правильность расчетов. Чтобы убедить власти в необходимости продолжить дорогу на Мурман, Савва Иванович решил использовать свои, чисто “мамонтовские” средства. На Всероссийской выставке, открывшейся в Нижнем Новгороде в 1896 году, он специально соорудил так называемый “Северный павильон”, чтобы ознакомить и власти, и деловых людей России с огромными возможностями русского Севера. Этот павильон оформили его друзья — художники Коровин и Врубель. Мамонтов мечтал о том, чтобы железные дороги были не только средством перевозки людей и товаров, но и инструментом культуры, средством воспитания общественно-го вкуса, подъема народного духа и достоинства.

Вместе с Сергеем Витте (чья карьера, как мы уже говорили, начиналась с должности специалиста службы эксплуатации Одесской железной дороги) он едет в Мурманский край для осмотра вероятной трассы дороги и поиска дополнительных аргументов в пользу её прокладки. Когда экспедиция вернулась в Петербург, эти доводы были наконец-то услышаны. Последовало высочайшее решение: дорогу строить сначала до Архангельска, а потом до незамерзающей Екатерининской гавани — строить! И строить её будет Савва Мамонтов!

Строительство началось, хотя критика со стороны коллег и газетных обозревателей не умолкала. Многие вновь принялись утверждать, что эта дорога никаких выгод никому не принесёт, да вдобавок сам проект оказался чрезвычайно трудоёмким. Тем не менее, прокладка пути была благополучно завершена и северная магистраль стала одной из самых протяженных дорог в России. Однако в полную меру значение этой трассы страна смогла оценить только во время Первой мировой войны, которая всё расставила по своим местам.

Раньше российские власти упорно считали “стратегическими” лишь те дороги, которые, по их мнению, могли сыграть важную роль во время войны, которые вели к вероятной линии фронта, обеспечивали подвозку воинских сил, боеприпасов и т. д. Теперь, с началом боевых действий, в полном смысле стратегическими стали две мамонтовских дороги — Северная и Донецкая. Железнодорожные пути, ведущие на Запад, были блокированы линией фронта, и дороги Мамонтова стали для России буквально дорогами жизни, обеспечивая стране выход во внешний мир, торговлю и военные союзнические поставки.

В 1890-х годах Савва решает создать объединение промышленных и транспортных предприятий. Были куплены и арендованы несколько заводов, хотя они были признаны “неисправными”, — нуждались в модернизации и требовали огромных капиталовложений. Уследить за их использованием было очень трудно, и часть средств просто разворовывалась.

Средств становилось всё меньше. В августе 1898 года Мамонтов продал 1650 акций Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги Международному банку и получил специальную ссуду под залог акций и векселей, принадлежащих ему и его родственникам. Это был очень рискованный шаг, который закончился полным крахом Саввы Мамонтова. Савва переводил деньги для объединения и реконструкции заводов со счетов других предприятий, что было уже нарушением закона.

Мамонтов надеялся покрыть расходы путём получения государственной концессии на постройку магистрали Петербург — Вятка; у него были и другие планы прокладки дорог, поддерживаемые Витте. В июне 1899 года Савва не

мог расплатиться с Международным банком и другими кредиторами. Министерство финансов назначило ревизию. По некоторым источникам, ревизия была плодом интриг директора Международного банка А. Ю. Ротштейна и министра юстиции Н. В. Муравьева. В любом случае государство было заинтересовано в получении дороги.

Прокурор Московского окружного суда А. А. Лопухин писал: “То самое министерство финансов, которое в лице его главы, С. Ю. Витте, только что выступило в качестве инициатора в вопросе о предоставлении названному обществу выгодной концессии (на строительство дороги Петербург–Вятка), выступило в лице того же С. Ю. Витте с требованием об отобрании у него этой самой концессии и о принятии мер, которые были сознательно направлены к финансовой гибели и железнодорожного общества, и крупных его акционеров”. Несомненно, С. Ю. Витте, до некоторого момента находившийся в дружеских отношениях с Мамонтовым, резко поменял свою позицию.

Савва ещё мог распродать имущество и погасить задолженности, но дело было доведено до суда: сам Мамонтов был арестован и посажен в Таганскую тюрьму; его имущество описано. В газетах циркулировали слухи об огромных хищениях средств. Но суть дела заключалась в том, что средства одних предприятий, принадлежавших Мамонтову, перекрасывались в другие.

Несмотря на все усилия друзей Мамонтова и положительное мнение рабочих его предприятий, Савва несколько месяцев просидел в тюрьме. Обстоятельства дела позволяют сказать, что освобождению Саввы Мамонтова сознательно препятствовали, искали сведения о корыстных мотивах нарушений, допущенных Мамонтовым, но найти ничего не смогли.

Известный адвокат Фёдор Плевако защищал в суде Савву Мамонтова, свидетели говорили о подсудимом только хорошее, а следствие установило, что Савва не присваивал денег. Присяжные оправдали Мамонтова единогласно; и зал суда наполнился долго не затихающими аплодисментами. В конце 1900 года, после выхода на свободу Савва Иванович поселился при гончарном заводе “Абрамцево”. До конца жизни он сохранил любовь к искусству и любовь старых друзей.

Долги были погашены. Хотя виновность в растрате не была доказана, Мамонтов потерял деньги и репутацию и был уже не способен заниматься предпринимательской деятельностью.

Художник Василий Суриков спросил у Мамонтова после суда: “Сколько же у тебя денег отняли?” “Денег-то и не было, – отвечал ему Савва, – деньги под замком грех держать; они работали... И жизнь-то, верно приснилась. Вот только дороги... Дороги – явь!”

Имущество Саввы Мамонтова было распродано почти полностью. Несколько картин из его собрания приобрели Третьяковская галерея и Русский музей, но многие ценные произведения искусства попали в частные руки и бесследно канули в неизвестности. Железная дорога ушла в государственную собственность по стоимости, значительно ниже рыночной, часть акций досталась другим предпринимателям, в том числе родственникам Витте.

Любопытна реакция российской общественности на эту историю. К банкроту Савве Морозову относились с уважением за допущенные ошибки в ведении дел, но, в общем-то, с искренним сожалением и симпатией. Но вот отступничество Сергея Витте, человека, который считался другом Мамонтова, неприятно всех поразило. Это было расценено как нарушение этики.

И с той поры точно проклятье нависло над судьбой С. Ю. Витте – этого, без преувеличения, блистательного администратора, экономиста, дипломата. Он был личностью, ярко выделявшейся на фоне довольно серого тогдашнего кабинета министров.

Заслуги Витте перед государством были велики. Он был автором принципов построения железнодорожных тарифов. В конце 1892 года назначен был на пост министра финансов, и вскоре после назначения поднял вопрос о форсировании строительства Транссиба, и его сооружение резко ускорилось. Много внимания уделял созданию образовательной системы, готовившей кадры для промышленности, в частности, открытию новых “коммерческих” учебных заведений. В 1894 году вел переговоры с Германией и заключил выгодный для России 10-летний торговый договор. В том же году избран почетным гражданином Казани за активное участие в строительстве Казанско-Рязанской железной дороги. С 1895 года начал вводить винную монополию,

которая стала одним из важных источников пополнения государственного бюджета. Проведенная денежная реформа, в результате Россия на период до 1914 года получила устойчивую валюту, обеспеченную золотом. При активном участии Витте разрабатывалось рабочее законодательство, закон об ограничении рабочего времени на предприятиях, реформа торгового-промышленного налогообложения. Разработал программу реформ, воплощенную в жизнь Петром Столыпиным.

Модернизацию экономики страны С. Ю. Витте связывал с опережающим развитием транспортных коммуникаций. Начав деятельность министром финансов, он принял 29 тыс. верст железных дорог, уйдя же с этого поста, оставил 54 тыс. верст. При его поддержке строились корабли для торгового судоходства по Северному морскому пути, в том числе первый в мире ледокол "Ермак". Именно Витте пригласил Дмитрия Менделеева заведовать Палатой мер и весов, был инициатором открытия новых вузов – 3 политехнических институтов, 73 коммерческих и множества иных учебных заведений.

Заслуги огромные. И, тем не менее, кроме чувств соперничества, зависти, естественных в высших сферах, в отношении Витте появилась настороженность, и все дальнейшие его поступки принимались с подозрением. Иудин грех так и не был ему прощён. Сколько бы успешных дел ни совершал этот организационный и финансовый гений, к его персоне прилипло прозвище "Жульевич".

Оценка, думается, излишне резкая, но изрядная доля справедливости в ней была. В 1896 году Витте провёл успешные переговоры с китайским представителем Ли Хунчжаном, добившись согласия на сооружение КВЖД, что позволило провести дорогу до Владивостока в гораздо более короткие сроки. Стало известно, что успеху переговоров содействовала выдача китайскому сановнику взятки в размере 500 тыс. рублей.

Для России эта авантюра обернулась большой бедой – она спровоцировала войну с Японией. Считалось, что Витте проявил незаурядные дипломатические способности при заключении Портсмутского мира с Японией. За это деяние он был удостоен графского титула. И тут же появилось язвительное прозвище "Граф Полусахалинский" (поскольку половина острова Сахалин была уступлена Японии).

Откуда же, наряду с высокой царской наградой, такая общественная неблагодарность? Вероятно, это было проявлением интуитивного сомнения относительно моральных устоев лукавого царедворца – тень, павшая на него после дела Саввы Мамонтова. Насколько же "мнение народное" было справедливым? Относительно недавно была опубликована секретная переписка Витте с Петербургом во время Портсмутских переговоров. В телеграммах, направленных в МИД, главный переговорщик 5 августа 1905 года неоднократно настаивал на том, что целесообразно отдать Японии весь Сахалин. Николай II в данном случае проявил редкую для него твёрдость: "Его императорское величество не изволил согласиться..." И Витте выполнил приказ.

Это беспринципное лавирование роковым образом отразилось и на событиях 9 января 1905 года. У Сергея Юльевича, вхожего в императорскую семью, была реальная возможность предотвратить "Кровавое воскресенье" и, возможно, даже последовавшую за ним первую русскую революцию. Накануне, вечером 8 января к нему обратилась депутация во главе с писателем Максимом Горьким. Позднее петербургский чиновник И. И. Колышко, хорошо знавший Витте, писал, что тому ничего не стоило явиться к императору с экстренным докладом, объяснить ему серьёзность положения и убедить принять меры для предотвращения кровопролития. Но он этого не сделал. В газетах писали, что Витте предпочёл "умыть руки".

Не слишком щепетильный, но особенно разборчивый в средствах для достижения цели, он руководил подавлением революции 1905 года, организовывал "эзекуционные поезда". И по его же инициативе был составлен Манифест 17 октября, даровавший основные гражданские свободы и введивший институт народного представительства – Государственную думу.

В 90-е годы XX века, наполненные противоречиями, деятельность таких незаурядных личностей, как Савва Мамонтов и Сергей Витте, воспринималась чрезвычайно актуальной. Размышления над их судьбами помогали выбрать правильный жизненный путь, избежать коварных соблазнов и ловушек. К сожалению, многие в качестве морального кредо приняли предельно циничную формулу, типа: "Ничего личного, только бизнес". Кладбища украсились рядами

вызывающе дорогих надмогильных памятников чёрного мрамора — в основном погибших “за металл жёлтого цвета” молодых нуворишей и “братков”. Заслуги же в области созидания не ставились ни в грош.

В своё время великий писатель, офицер-артиллерист поручик Лев Николаевич Толстой дал совет — как оставаться человеком в самых противоестественных обстоятельствах. Русский гений настоекливо повторял французскую поговорку: *Fais ce que tu dois, et advienne qui pourra* (“Делай, что должно, и пусть будет, что будет”).

Читатель скажет: ну, про светлейшего князя Михаила Хилкова, про графа Сергея Витте, про Савву Мамонтова, ещё при жизни названного Великолепным, — это всё истории давние, обросшие легендами. К тому же высокий социальный статус открывал перед ними необозримый простор для выбора пути.

Что ж, назовём примеры и поближе.

Ярославский расторопный мужик

В когорте людей, которыми гордится Отечество, есть человек, величие которого (без всяких скидок на эмоции, пристрастности и прочее) признано на международном уровне, среди мировых профессионалов, по самому что ни на есть “гамбургскому счёту”. Почти 29 лет (с 1948 по 1977 год) железнодорожной отраслью СССР бесменно руководил Борис Павлович Бещев. Достаточно вспомнить оценку, которую дал ему “философ железных рельсов” (так его прозвали коллеги), Почетный генеральный секретарь Международного союза железных дорог господин де Фонгаллан. Так, в своей статье, опубликованной в выходящем на пяти языках международном журнале “В мире науки”, он назвал трех, по его мнению, истинно “великих железнодорожников”. Это Луи Арманд, Б. П. Бещев, Хидео Шима.

А великие они потому, что, как пишет автор, “их деятельность способствовала прогрессу мировой железнодорожной системы. Мы воздаем должное французскому специалисту за внедрение современных средств автоматизации на железных дорогах, советскому — за привнесение в эту область интернационализма и японскому — за введение новых стандартов на средства технического оснащения и обслуживание на железных дорогах”.

В период деятельности Бещева осуществлена крупномасштабная реконструкция советского железнодорожного транспорта, перевод железных дорог с паровозной на тепловозную, а затем на электрическую тягу. При Бещеве осуществлена замена устаревших рельсов Р-43 на тяжёлые Р-65 и Р-75 с железобетонными шпалами, ручные стрелки заменены на диспетчерскую электроцентрализацию, внедрены автоблокировка, маршрутизация перевозок, впервые в стране запущены тяжеловесные и сдвоенные грузовые поезда. Под началом Бещева построено 23,5 тысячи км новых главных путей, а вместе со вторыми и третьими путями — более 40 тысяч км.

С 1956 года впервые в СССР началась укладка бесстыкового пути. В ходе коренной реорганизации второй половины 1950-х годов ранее существовавшие 56 железных дорог СССР преобразованы в 26 крупных магистралей. Союзная сеть железных дорог впервые начала развиваться по комплексному плану. При министре МПС Бещеве проведены проектно-изыскательские работы и начата реконструкция БАМа. В период его руководства отраслью грузооборот железнодорожного транспорта в Советском Союзе вырос в 8 раз.

Позволим себе тут маленькое отступление. В современных условиях нашему читателю может показаться, что выражение “дух интернационализма” имеет какой-то политический оттенок и потому-де не очень актуально. Но это так раз неверно, и в эпоху глобализации у “железнодорожного интернационализма” (а речь-то идет именно о нем) — огромное будущее. И потому творческое наследие Бещева, если так можно сказать, в высшей степени злободневно. Это то, о чем надо нам думать, то, что развивать, — по-нашему, в наших, российских интересах.

Словом, далеко смотрел наш министр, и потому он воистину велик не только и не столько как железнодорожник, но и как государственный деятель. Впрочем, по нашему глубокому убеждению, иным настоящий русский железнодорожник быть и не может: положение, статус “государева человека” обязывает.

Борис Бещев родился в селе Великое Ярославской губернии в семье рабочего-текстильщика. Рано осиротел и воспитывался в семье старшего брата.

В 1919 году его семья переезжает в Поволжье, и там юный Бещев начинает свой рабочий путь – в 16 лет поступает на железнодорожную станцию Батраки (ныне город Октябрьск Куйбышевской дороги) учеником телеграфиста и работает телеграфистом до поступления в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта, который окончивает с отличием по специальности “инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог”.

И вот он инженер станции Ховрино Октябрьской железной дороги, заместитель начальника станции, старший ревизор-диспетчер по дорогам Центра. В возрасте 34 лет становится начальником Орджоникидзеградской железной дороги. И руководит успешно: там он получил свой первый орден Ленина (а всего их у него за всю его жизнь будет семь). Вскоре в НКПС уже знают, кого назначать на особо ответственные должности, туда, где трудно – “расширять” “узкие места”, “решать тяжёлые вопросы”, – Бещева, он справится. Во время войны с Финляндией Октябрьская железная дорога оказалась неготовой, и он налаживает там военные перевозки.

Началась Отечественная война, и для оперативного решения новых задач ГКО (Государственный комитет обороны) вводит должности уполномоченных НКПС. Бещев становится таким уполномоченным – сначала по Северному, а потом по Ленинградскому фронту, где сложилась особо критическая обстановка. Возникли затруднения на Куйбышевской дороге – его назначают начальником магистрали. В конце войны, уже в ранге заместителя наркома путей сообщения СССР, Бещев проводит сложнейшую операцию переброски наших войск на Дальний Восток. Затем приступила пора восстановления разрушенного войной железнодорожного хозяйства. И “расторопный ярославский мужик” с опережением сроков уже в 1948 году “снарядил и собрал” ходовую часть будущей российской птицы-тройки, добился восстановления довоенного уровня перевозок. В том же году его назначают на пост министра путей сообщения СССР.

Холодное дыхание “оттепели”

Реконструкция железнодорожного хозяйства началась с усиления верхнего строения пути: несмотря на все трудности (нехватку металла, финансирования и т. д.), на половине всего пути в самой грузонапряжённой ее части были уложены рельсы тяжелого типа, началась укладка бесстыкового пути. В 1956 году было принято принципиальное решение отказаться от использования паровозов и перевести всю отрасль на тепловозную и электрическую тягу.

Изменился и вагонный парк: двухосные деревянные “коробочки” грузоподъемностью до 18 тонн уступили место четырехосным вагонам в 60–80 тонн, а затем шестиосным и восьмиосным. Начались работы по оборудованию железных дорог автоматической блокировкой, диспетчерской централизацией, в 1950-е годы задумывались многие планы, которые были реализованы позднее и дали блестящие результаты...

Именно благодаря Б. П. Бещеву, его личным усилиям, авторитету отрасли смогла выстоять в эпоху Хрущева, когда он особенно увлекся своим “перехват-захлыватским” реформаторством, всякого рода разукрупнением и разделением – от “сельских обкомов” и “городских” до упразднения некоторых министерств. История, как известно, повторяется, вот и тогда, в самую что ни на есть “оттепель”, наступило для МПС “холодное время”.

Да, вот такой парадокс – “оттепель”, но для профессионалов разных отраслей это было нелегкое время, когда жесткая “вертикаль власти” обернулась, как в дурной сказке-пародии, кривым кукурузным початком дилетантизма или пресловутого “волюнтаризма” – диктатурой любительщины и верхоглядства. И в это время Б. П. Бещеву пришлось выдержать не одну баталию с властным невежеством, закусившим удила.

Сталин ценил железнодорожников, поощрял их труд? А мы вот сделаем наоборот, так сказать, назло Кагановичу, “железному наркому железных магистралей”. И вот по инициативе Хрущева отменяют все льготы, которые были установлены железнодорожникам в годы Великой Отечественной: надбавка за выслугу лет (до 25 процентов), награды орденами, персональные звания на транспорте... И даже железнодорожную форму отменили, как пережиток, надо полагать, культа личности. В конце концов, Хрущев повел дело к упразднению МПС, к “самостийности” ее элементов.

Бещев так говорил об этих наскаках (по воспоминанию современника): “Хрущев все время грозил мне кулаком, что, как только завершит ликвидацию министерств, он возьмется за МПС. Я, говорил он, вашу центропупию ликвидирую и создам в каждой республике Комитеты по железнодорожному транспорту, а в Москве будет не МПС, а Госкомитет по транспорту”. Знакомая идея, не правда ли?

Как министру защитить отрасль? Говорить о требованиях профессии, специфике Дела? Такие разговоры лишь еще больше раздражают дилетантов. Говорить о национальных интересах, об интересах государства? Так само словосочетание — “национальный интерес” — в то время было под запретом. Напротив, делалось все, чтобы показать, что таких интересов у нас нет и быть не должно, и потому “наш дорогой Никита Сергеевич” (так дорого нам всем обошедшийся) делает, например, подарок “щирой Украине” — дарит ей русский Крым.

К каким тут аргументам, какому авторитету надо бы обратиться нашему министру? И Бещев нашелся, ответил так, что первый секретарь ЦК КПСС вынужден был его услышать. Министр заявил: “Если вы, Никита Сергеевич, нарушите ленинское указание об экстерриториальности железных дорог в стране и о централизованном управлении их работой, тогда увольняйте меня с поста министра, так как я не могу отвечать перед правительством за работу железных дорог, не имея права управлять ими”. Против такого аргумента Хрущев устоять не мог, отступился, скорей всего, до подходящего случая. Как оказалось, до ельцинского горе-реформаторства. История, как видим, повторяется.

А ведь МПС — это, если угодно, один из центров неформальной власти в стране, власти, распространяющейся на всю территорию государства, власти, от которой зависит сама его жизнь. Выше мы уже упоминали и цитировали международный журнал “В мире науки”. Теперь хочется привести здесь другую мысль того же автора. Он пишет: “Кто стоит во главе национальной транспортной системы, занимает один из ключевых постов в своей стране. . . Эта должность самая почетная из всех, какую может занять административный работник в сфере общественных услуг. Она предоставляет широчайшее поле для полезной деятельности на благо человечества”.

Транспортная власть особая — она изначально, априори позитивна, и всякий, даже мало-мальски профессиональный управленец здесь, уже в силу должного исполнения своих профессиональных обязанностей, есть очень привлекательная, именно позитивная политическая фигура, которая не может не пользоваться уважением со стороны всего общества.

После войны в СССР было 56 железных дорог. Сейчас бы кто-то сказал, что это-де благо: ближе к людям, к клиентам, подальше от ужасного “монопольства” и “зацентрализованности”. А почему, собственно, благо? Бещев требовал эффективной управляемости, а ее “самостийные” дороги обеспечить не могли — слишком много согласований, промежуточных звеньев, слишком много административного персонала. И добился: убрал лишние “стыки”, укрупнил дороги почти вдвое — на основе 56 дорог оставил 32, и управляемость (сиречь эффективность) всей союзной сети стала еще большей.

Очень хотелось бы, чтобы ко всем нашим новациям и переменам мы подходили с тем бещевским критерием, который он выверил и отработал за свои почти три десятка министерских лет. Критерий этот известен — “нужно соблюдать принцип управляемости”.

В августе 2016 года, накануне Дня железнодорожника, на главном здании ОАО “РЖД” в Москве была торжественно открыта мемориальная доска в честь Героя Социалистического Труда Б. П. Бещева. Думается, если сможем мы поднять на новый уровень эффективность отрасли, — это и будет Борису Павловичу самым лучшим памятником, знаком того, что мы его помним и следуем его заветам. А значит, делаем все, чтобы крепла и держава наша, и наша отрасль — ее надежда и опора.

Борис Павлович был не столько железнодорожником, сколько именно выдающимся государственным деятелем, государственным человеком, выдающимся руководителем-патриотом. Мы слышим, как много сегодня говорится, что “нам нужны руководители-профессионалы”, “профессионалы-менеджеры” и т. д. И многие “топ-менеджеры”, совсем не смущаясь, так о себе и говорят: “мы, профессионалы. . .” Только вот незадача: очень странный это профессионализм получается, когда данный профессионал профессионально богатеет, а его предприятие и страна в целом беднеют.

Потому нам очень важен бещевский профессионализм, на который именно сейчас необходимо равняться – и в большом, общегосударственном смысле, и в “малом”, сугубо отраслевом. Ведь что характерно: даром что Б. П. Бещев – первый в советское время профессионал-железнодорожник, ставший министром. Он никогда не руководствовался узковедомственным интересом (его для него просто не существовало), а ставил во главу угла прежде всего общегосударственный интерес. И такие, казалось бы, сугубо внутренние новации в отношении путевых обходчиков, старших и главных кондукторов для грузовых поездов и т. д., были им внедрены в жизнь именно в силу их общегосударственной целесообразности. И не было у Б. П. Бещева никакого пресловутого противоречия между интересами отрасли и государства.

Например, на вооружение у Бориса Павловича фраза-девиз, который бы и нам всем надо взять на вооружение. Он любил повторять: “Нужно соблюдать принцип управляемости”. И этот принцип прекраснейшим образом дает ответ, когда надо дробить единое на части, а когда, наоборот – сливать некие элементы в единую систему.

Проблема-то ведь очень актуальная, не правда ли?

“И ваше железо превратится в золото”

Такое несколько перефразированное высказывание принадлежит герою популярного кинофильма “Подвиг разведчика”, соблазнявшему семейный клан новоявленных колонизаторов заняться исключительно прибыльным бизнесом на оккупированной части территории СССР. Правда, речь там шла о заготовке украинской щетины, хотя мотивы совершенно идентичны. Но, если разговоры об ожидаемой чудесной метаморфозе щетины наполнен скрытым сарказмом, то о железе этого не скажешь. Здесь мы наблюдаем процесс превращения вполне реальный, причём безо всякой алхимии.

Вопрос о реформировании “естественного монополиста” – МПС России встал в полный рост в начале 90-х, и градус полемики сразу поднялся до критической отметки. Помимо серьёзной аргументации были наворочены горы мусорного “плюрализма” и намеренных фальсификаций.

Вещи познаются путём сравнения, и для людей, способных просчитать физическую основу явлений, многое тайное становится явным. Ведь в чём состоит преимущество железной дороги перед другими видами сухопутного транспорта? Главным образом в низких затратах энергии на перемещение груза.

Тут был бы полезен маленький ликбез для непосвящённых. К примеру, такая немудрёная задачка. Сколько стоит перевезти 1 тонну груза на 100 километров по железной дороге? И во что это удовольствие обойдётся, если воспользоваться автотранспортом? Так вот, на электрифицированной магистрали потребуется менее 1 киловатт-часа (подсчитано: на Транссибе это в среднем 0,94 квт/ч). Этого достаточно, чтобы, скажем, брюки погладить. Умножьте на тариф, и при расчёте до бумажной купюры не дотянет – хватит и мелочи. А на автомобиле? Разница получается в 150–200 раз! А если не на 100, а на 1000 километров, на 10000? Чем длиннее прогон, чем крупнее масштабы перевозок, тем весомее реальная экономия. Вы скажете: да это же просто золотая река!.. “Железка” превращается в золото.

Но если это так, то где же деньги? И почему, например, автоперевозки всё чаще становились более предпочтительными?

Даже не беря в расчёт колоссальные вложения в создание стальной магистрали, надо учесть погрузку-разгрузку, прогон порожняка, возможность доставки “от двери до двери”, затраты на содержание инфраструктуры, подготовку подвижного состава, обучение персонала и т. д. и т. п. Так что грандиозные железнодорожные преимущества могут раствориться совершенно бесследно, если действия будут дурно согласованы. Всё это вместе и называется наукой или, если хотите, искусством организации перевозок. Ну, а глупому сыну не в помощь богатство, – давно замечено.

МПС–НКПС–РЖД

Распад СССР и последовавшая затем деградация экономики непосредственным образом сказались на железных дорогах России. В 90-е годы практически не строилось новых железных дорог, ухудшилось состояние вокзалов,

подвижного состава, — в особенности пригородных поездов и поездов дальнего следования.

Правопреемником МПС СССР в части железнодорожной сети, находящейся на территории России, стало МПС РФ. Финансовая политика отрасли по-прежнему держалась на трех китах: первый — сверхприбыльный грузовой, второй — весьма убыточный пригородный транспорт, и третий — удерживающийся на плаву за счет регулирования стоимости билетов междугородный, комфортный дальнего следования. В этой схеме убыточные (они же наиболее социально значимые) выживали за счёт перекрёстного финансирования — покрытия убытков из прибылей товарной отрасли и лишь отчасти из региональных бюджетов.

Процесс превращения железа в золото (в твёрдую валюту) волновал не только российских нуворишей — владельцев “заводов, газет, пароходов”. Ещё в середине XX века многим на Западе стало казаться, что железнодорожный бизнес клонится к закату. Однако конец столетия ознаменовался возрождением железнодорожных перевозок в Европе, Азии, Америке. Причиной стали не только конкурентные преимущества при трансконтинентальных перевозках, но и экологическая чистота. По этому важнейшему показателю стальные магистрали также значительно обошли автомобильный транспорт. Во всех ведущих странах мира железные дороги не только присутствуют, но и принимают на себя большую нагрузку по перемещению пассажиров и грузов. И, конечно, этот вид транспорта остаётся наиболее эффективным на дальних маршрутах.

С 90-х годов в мире началось широкое разгосударствление железных дорог. Упорно продвигалась идея ускоренного выделения и приватизации предприятий, выполняющих основные функции перевозочного процесса. Под самыми разными предложениями предлагалось перекинуть на плечи государства (налогоплательщиков) заведомо убыточные пригородные и внутрирегиональные пассажирские перевозки, а также малодействующие линии. Смысл понятен, хотя ясно было и то, что подобная нагрузка станет непосильной для местных бюджетов и вовсе разорительной для тех регионов, где не существовало иной развитой сети путей сообщения. Города и районы оказывались под угрозой глубокой экономической и социальной катастрофы.

Вопрос делёжки (кому “вершки”, а кому “корешки”) всегда решался болезненно. Государственные структуры по природе своей неповоротливы и подвержены заболеваниям, ярко описанным в “законах Паркинсона”. Частные же фирмы, увы, отличаются склонностью к безудержному рвачеству, — тут с Марксом не поспоришь, и требуются безотказные механизмы “сдержек и противовесов”.

Большинство развитых стран мира начинали процессы реструктуризации и приватизации значительно раньше нас и уже накопили обширный опыт проб и ошибок. Результаты неоднозначны, отсюда и авантюрные проекты, и возвраты к предыдущим формам управления. Вопрос о приватизации напоминает качание маятника по амплитуде: национализация — денационализация и обратно. Однозначных решений и “правильных” моделей функционирования рынка железнодорожных услуг пока нет, и, похоже, в ближайшее время мы их от теоретиков не дождёмся. Очевидно, именно поэтому на первый план выходит определение роли, места, значения, специфика железнодорожного транспорта в каждой стране.

На родине изобретателя паровоза Джорджа Стефенсона железные дороги были национализированы после Второй мировой войны. В середине 1990-х годов была произведена их денационализация с образованием более ста частных компаний. Однако результаты приватизации и разделения видов деятельности не принесли ощутимых финансовых успехов. Германские железные дороги (Deutsche Bahn Holding AG) являются основным оператором на железнодорожном транспорте страны. Инфраструктура остаётся в руках государства, а частные сети принадлежат собственникам только до стыков с магистральными дорогами. В Мексике железные дороги до середины 90-х годов были государственными. Потом их отдали в концессию семи компаниям. Тарифы согласовываются с государством. Но пригородное пассажирское сообщение было практически потеряно. Большинство железных дорог Бразилии принадлежит либо правительству, либо отдельным штатам, и только несколькими из них владеют частные лица. Государственные железные дороги Индии в 1951–52 годах были реорганизованы с образованием семи крупных дорог и нескольких небольших частных. В Китае до 1949 года все железные дороги

принадлежали частным компаниям, в основном иностранным. После образования Китайской Народной Республики они были национализированы.

Европейским Союзом 1 января 1993 года была введена в действие некая специальная директива ЕС 91/440, предлагающая странам-участницам ЕС осуществить комплекс мер, включающих: разделение функций владения инфраструктурой и организации перевозочной работы; отделение пассажирских перевозок от грузовых с организацией самостоятельных компаний по перевозкам дальних и пригородных пассажиров; выделение отдельных функций в самостоятельные предприятия с их приватизацией и прочее.

Директива – директивой, но даже при частных железных дорогах государства участвуют в управлении, помогая решать финансовые проблемы и регулируя тарифную политику. Это связано с огромной общенациональной ролью железнодорожного транспорта практически во всех странах. Далеко не все страны ЕС выполнили требования ЕС 91/440 в полном объеме. Многие, разделив указанные виды деятельности, этим и ограничились.

Что уж говорить о России с ее гигантскими расстояниями и сухопутьем, где реки на полгода закрыты льдом и железнодорожные сообщения традиционно главные, зачастую безальтернативные, где к ломке системы надо подходить, что называется, без фанатизма, – с чрезвычайной осмотрительностью. Само расположение страны на карте мира обязывает иметь надежные и доступные коммуникационные системы, предлагать европейским и азиатским партнёрам транзитные коридоры. И эту роль может сыграть только все-сезонный железнодорожный транспорт. Навязываемая России североамериканская модель приватизации железнодорожной инфраструктуры, передача инфраструктуры в частные руки могла привести к экономическому и социальному коллапсу. Между тем, Международный валютный фонд выдвинул целый набор требований, при выполнении которых он согласен был дать России кредит. Среди этих требований было сокращение вдвое числа высших учебных заведений, увеличение пенсионного возраста, приватизация (акционирование) железнодорожного транспорта.

На капитанской вахте

В период всеобщей нестабильности России особенно нужна была надёжная опора. Стальные магистрали России должны были выиграть время. И они держались стойко, функционировали бесперебойно. Рассказывают, что Геннадий Матвеевич Фадеев, как позднее его стали называть – дважды министр путей сообщения, чтобы осадить чересчур ретивых реформаторов, привёл президенту Ельцину убедительный аргумент: “Дайте приказ, и через десять минут все поезда пойдут в противоположном направлении; и только потом люди спросят – зачем”. Это произвело впечатление, и от “естественного монополиста” отступились. На время.

В кругу транспортников Геннадий Фадеев – личность, мало сказать, авторитетная – легендарная. На его долю выпал чрезвычайно трудный период, потребовавший от руководителя не только всесторонней эрудиции, но и стальной выдержки. К высокому министерскому посту Фадеев поднялся по служебным ступенькам, не перепрыгивая через одну или две. Окончив в 1961 году с отличием Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта, он принял дежурство по путям на станции Тайшет, поднялся до маневрового диспетчера, дежурного по станции и далее, преодолев ещё восемь ступеней, стал начальником железных дорог Красноярской, затем Октябрьской и, наконец, возглавил отрасль. Предлагаемый вариант реформы он считал сырым, заёмным и совершенно не адаптированным к российским условиям.

Летом 1996 года Б. Ельцин отправил в отставку вице-преьера правительства Олега Сосковца, вслед за ним пришла очередь Геннадия Фадеева. Как ни бегали вокруг министерства порученцы Бориса Березовского, ельцинской команде нечего было предъявить Фадееву в качестве обвинения. Его высокий профессионализм, эффективность работы сети, честность, добросовестность не вызывали ни малейшего сомнения. “Шоковые терапевты” просто убрали его как досадную помеху. В марте 1999 года Фадеева назначили начальником Московской железной дороги, и это решение тоже было далеко не случайным.

На столичную магистраль всегда направляли сильные кадры. Во-первых, здесь самые большие в стране, нескончаемые днём и ночью потоки пассажиров — дальних и пригородных, миллионы людей. Малейший сбой подобен массовому бедствию. Во-вторых (а для тех, кто понимает, может быть, во-первых): постоянно над головой (в шаговой доступности) непосредственное отраслевое, а чуть дальше и федеральное руководство. Чести много, но надо представлять одновременно во многих ипостасях: и администратором, и инженером, и дипломатом.

На карте главных путей сообщения России Московская железная дорога предстаёт в виде лучей, скреплённых кольцами. Сразу понятно, что это есть сердцевина транспортной инфраструктуры государства. В зоне непосредственного влияния магистрали оказался крупнейший регион. МЖД охватывает территории Московской, Смоленской, Калужской, Тульской, Рязанской, Орловской, Курской, Брянской, а также часть территорий Владимирской, Липецкой, Пензенской областей и Мордовии. Лишь одна линия, связывающая Москву и Санкт-Петербург, остаётся в административном подчинении Октябрьской (бывшей Николаевской) железной дороги. Ну, уж такова традиция.

Железнодорожники столичной магистрали внесли весомый вклад в индустриализацию страны, в реконструкцию и модернизацию железнодорожного транспорта. Здесь жива память об инициаторах многих полезных начинаний (увеличение пробега локомотива за счёт форсировки котла паровоза, метод кольцевой езды, вождение тяжеловесных составов и др.). Во время Великой Отечественной войны московские железнодорожники оказали фронту неоценимую помощь.

Столичная магистраль непрерывно формировала потоки, задавала не только расчётное время, но и ритм движению многочисленных поездов, надёжно связывая Сибирь и Дальний Восток с регионами Центра, Запада, Севера, Юга России, со странами СНГ и Европы. МЖД и сегодня удерживает первое место на сети дорог страны по пассажирским перевозкам, ежегодно доставляя к месту назначения почти половину пассажиров, перевозимых всем железнодорожных транспортом России.

Два десятка лет, с 1979 по 1999 годы, Московской железной дорогой руководил Иван Леонтьевич Паристый, человек, пользовавшийся огромным авторитетом, как у железнодорожников, так и среди столичной общественности. При нём были успешно проведены в жизнь масштабные проекты — завершено строительство Большого окружного кольца, внедрена уникальная для тех лет технология вождения большегрузных поездов, введены в строй сортировочные станции Орехово-Зуево и Бекасово-Сортировочная, реконструированы с восстановлением исторического архитектурного облика прекрасные столичные вокзалы.

Представительный, энергичный мужчина, и, как могло показаться на первый взгляд, типичный коренной житель столицы. Все, кому довелось трудиться рядом, знали начальника дороги как профессионала высокого класса. Жёстко требовательный не только к подчинённым, но и к себе, Паристый был по натуре человеком справедливым и доброжелательным. Московские железнодорожники за глаза называли его уважительно — “Большой Иван” не только за высокий рост и ответственный пост — он был по жизни действительно большим человеком.

Сегодня мало кто вспоминает о том, что “Большой Иван” — Иван Леонтьевич — один из тех, кто спасал трассу Малого железнодорожного кольца. Ведь в 90-х некоторые горячие головы для развязывания пробок предлагали просто заменить рельсы асфальтом. Автомобили проглотили бы эти площади, как говорится, не жуя, а проблема реального перемещения жителей мегаполиса осталась бы по-прежнему острой. Московское центральное кольцо сегодня становится важнейшей частью общественного городского пассажирского транспорта.

Под руководством Ивана Паристого и во много благодаря его инициативе, прямо-таки с сыновней бережностью была проведена реконструкция старых столичных вокзалов. За выдающиеся заслуги в организации работы железной дороги, существенный личный вклад в строительство и восстановление исторического облика московских железнодорожных вокзалов, большую общественную деятельность И. Л. Паристому присвоили звание “Почётный гражданин города Москвы”. Руководитель столичной магистрали был удостоен столь

высокой части одним из первых после восстановления этого звания. Заметим, что одновременно с Иваном Паристым оно было присуждено таким выдающимся людям нашего времени, как балерина Галина Уланова, композитор Георгий Свиридов, хирург Валерий Шумаков.

Имя бывшего начальника дороги носят скорый фирменный поезд Москва–Брянск, Брянский железнодорожный колледж, сквер в Брянске. “Иван Паристый” это, по отзывам многих пассажиров – лучший ночной поезд. Средняя его скорость – 120 км/ч. С Киевского вокзала он отходит около полуночи, а прибывает в Брянск к 6 утра. В Москве на территории дорожной клинической больницы установлен бюст Ивана Леонтьевича, многое сделавшего для железнодорожного здравоохранения.

Принявшему из его рук пост начальника Московской железной дороги Геннадью Фадееву, администратору высочайшего уровня, была хорошо известна обстановка на магистрали. Перед коллективом он поставил новые, ещё более масштабные задачи. Важнейшим направлением стала активизация работы по созданию на территории МЖД Регионального центра диспетчерского управления перевозками, который сделался главным полигоном для отработки новейших систем управления всей железнодорожной сетью России.

Те, кому доводилось работать с Фадеевым в тесном контакте, встречаясь с ним в деловой или обывательской обстановке или в бесчисленных поездках по сети дорог, искренне удивлялись широте интересов “первого путейца России”, его кругозору, выходящему далеко за рамки его организационных и технических интересов. Его речь на официальных совещаниях или в дружеских беседах всегда отличается яркой образностью и афористичностью. Впрочем, об этом даёт яркое представление и книга Г. М. Фадеева “Судьба моя – железная дорога”, изложенная в литературной записи Т. Л. Пашковой. В этой книге имена многих великих людей, которые имели к железной дороге “пассажирское отношение”, а некоторые даже представить не могли будущее этого детища прогресса: А. М. Горький, Клод Леви-Стросс, Наполеон, Сергей Есенин, Борис Пастернак, Вольтер, Гай Юлий Цезарь, Никколо Макиавелли, Владимир Маяковский. . .

Мы уже привыкли к тому, что посещение толстовской Ясной Поляны начнется с железнодорожного полустанка. Если во времена Льва Николаевича остановка “Козлова Засека” вызывала гораздо больший интерес публики, то с десятилетиями станция обрела характер объекта чисто функционального, к тому же не самого значительного в смысле объёмов перевозок, а потому постепенно обрела вид заштатный, даже запущенный.

Геннадий Матвеевич, осуществляя инспекторскую проверку туйского направления своей дороги, решил, что эту историческую несправедливость следует исправить. Станцию восстановили такой, как он выглядела во времена, когда здесь бывал Лев Николаевич, какой была буфетная комната, и тот колодец, из которого Толстой иногда зачерпывал водицы. Он приходил сюда, чтобы встретить гостей, позвонить по телефону. . . Всё воссоздано, как при жизни великого писателя, властителем дум как Старого, так и Нового Света. Только рельсы теперь сверкают серебром – мощные, современные, идеальной прямизны. Но уж от этого никуда не уйти – дорога активно действующая; она живая.

Миллениум пройден; жизнь продолжается

Между тем страна неудержимо сползала к пропасти, к экономическому кризису, чреватому социальным взрывом, к новому этапу развала территории. Не удивительно, что состоявшееся 9 августа 1999 года назначение Владимира Владимировича Путина исполняющим обязанности премьера, а уже 16 августа утверждение его же Председателем Правительства Российской Федерации породило в обществе надежду на улучшение ситуации.

Новый, XXI век застал Московскую магистраль на стадии коренной модернизации на базе передовых технологий, в процессе важнейших экономических и организационных преобразований. Геннадия Фадеева вновь пригласили возглавить штаб отрасли. Ему и поручили провести первые этапы реформы отрасли.

В рамках программы разделения регулирующих и хозяйствующих функций МПС РФ все основные активы последнего были переданы во вновь созданное ОАО “РЖД”. МПС, просуществовав ещё непродолжительное время,

было упразднено, а оставшийся персонал перешёл в Министерство транспорта РФ. При этом все 100% акций ОАО РЖД стали принадлежать государству без права их отчуждения иным лицам. Если оценивать реструктуризацию Российских железных дорог, то формальное разделение функций было произведено, по крайней мере, на первом этапе, без ущерба для сохранения технологического, экономического и финансового единства железнодорожной отрасли.

Наши соседи по Таможенному союзу – Белоруссия и Казахстан – при некоторых различиях в подходах к реформированию железнодорожной отрасли, реализуют экономическую политику, не противоречащую глобальным принципам реформ, проводимым на железнодорожном транспорте нашей страны. Хотя по ходу реформирования произошло еще немало драматических событий. По-видимому, степень зрелости принятого варианта перестройки была переоценена, равно как и способность “невидимой руки рынка” автоматически регулировать процессы.

Российская экономика отползала от края пропасти, прежде всего, за счет экспорта. Что касается перевозки массовых грузов – угля, леса, удобрений, зерна, минеральных удобрений – этот механизм был более или менее налажен; требовались лишь упорство и труд. Но вот курс на развитие транзита, прежде всего международных контейнерных перевозок, давался через силу, с ужасным скрипом. Ведь мало перевезти контейнер быстро; требуется доставить его точно в назначенный срок – не позже, и не раньше. Позже – штраф; раньше – плати за хранение. А ещё владелец волнуется: “Где в эту минуту находится мой контейнер?” Необходимо было установить четкий порядок и контроль в реальном масштабе времени на всём протяжении транспортной цепочки от Тихого океана до Балтики. А какой может быть порядок, какой контроль возможен на восьми часовых поясах без устойчивой связи?

До воплощения в жизнь принципа Just In Time (точно в срок) было далеко. Но сама по себе логистическая концепция JIT, разработанная японцами еще в 50-х годах, была очень соблазнительной. Так расписать и организовать движение материальных потоков, чтобы все они поступали в необходимом количестве, в нужное место и точно к назначенному сроку для производства и реализации готовой продукции. Тогда страховые запасы станут не нужны, что является одним из основных принципов бережливого производства.

По-русски это называется “работа с колёс”. На предприятиях России немало предприятий, которые в разной степени успешно внедряют у себя JIT – КамАЗ, АвтоВАЗ, “Уралсвязьинформ”, компания “Евросиб-Логистика”, доставляющая трубы большого диаметра. Но риск при работе “с колёс” в России очень высок. Требуются изменения не только в технике, но и в способе мышления всего персонала, воспитания высокой корпоративной культуры, духа сотрудничества. И важнейшим элементом синхронизации всех процессов, безусловно, является информационная поддержка, оперативный обмен информацией.

Конечно, наши труженики-связисты предпринимали отчаянные усилия для обеспечения потребностей транспорта, для борьбы с возникавшими в “шнурках” перебоями, помехами. Измученные запросами и упрёками, они, заработавшись, даже прославились своей инициативой под лозунгом, брошенным в массы простодушно, безо всякой задней мысли: “За связь без брака!”. Но на голом энтузиазме, без современной техники такую важную проблему нельзя было решить.

Международный Координационный совет по транссибирским перевозкам (КСТСП), состоявшийся в Вене в 2004 году, в основном и был посвящён обсуждению вопроса о создании телекоммуникационной магистрали на направлении Находка–Москва–Минск–Варшава–Берлин, а также на Финляндию, Монголию и Китай с целью информационного обеспечения контейнерных перевозок по Транссибирскому маршруту.

Проблема состояла в том, что у нас не было единой информационной системы транспортного комплекса. А без нее эффективность использования подвижного состава на железных дорогах и грузовых терминалов в морских портах оставалась невысокой. Из-за этого нередко простои вагонов в ожидании разгрузки, а порой, наоборот, не загружены морские терминалы из-за несвоевременного поступления грузов по железным дорогам. Создание единого информационного пространства позволит ликвидировать эти помехи на пути экспортных грузопотоков. Чтобы привлечь дополнительные грузы на самую

протяженную в мире Транссибирскую магистраль, необходимо организовать слежение за вагонами по всему маршруту их следования. А дальше надо решать более сложную задачу – информировать клиентов о продвижении грузов с учетом того, что в их доставке по схеме “от двери до двери” нередко участвует несколько видов транспорта.

Для решения данной задачи была задействована трансконтинентальная кооперация: “Компания ТрансТелеКом” – Монгольская железная дорога – китайский оператор “Чайна Уником”. Уже за первые три месяца эксплуатации объединенной трансконтинентальной сети на ее основе было запущено около 20 пилотных проектов, а затем к промышленной эксплуатации сети приступили четыре крупных клиента компании. Появилась возможность предоставить современные услуги связи не только железнодорожным предприятиям России, Монголии и Китая, но и другим транспортным организациям.

Если Транссиб сумеет обеспечить стабильный транзит в 10 суток по железной дороге (вместо месяца на судне) – это было бы великим достижением. Всеобщее одобрение вызвало создание совместного предприятия “Русская тройка”. Оно было призвано обеспечивать сквозной сервис по перевозке контейнеров из стран Азиатско-Тихоокеанского региона через Транссиб в Европу. При этом “Российские железные дороги” должны не просто вывезти груз, но и правильно его оформить, своевременно доставить “до двери” клиента. Для обеспечения комплексности предоставляемых услуг необходимо было повысить эффективность взаимодействия с европейскими железными дорогами, в том числе на основе создания единого оператора.

89-я сессия Европейских министров транспорта впервые за полвека с момента создания этой авторитетной комиссии проходила в Москве. И Россия на этом совете председательствовала. Открывая форум, премьер-министр Михаил Фрадков назвал развитие европейских магистралей одним из базовых элементов “Дорожной карты” – совместного экономического пространства России и Евросоюза, принятой в Москве в ходе саммита Россия–ЕС. В зале присутствовали тридцать министров транспорта европейских стран. Ожидался диалог с общей целью устранения барьеров на пути товаров и услуг. Обсуждалась перспектива строительства транспортного коридора от Тихого океана до Атлантики, большая часть которого проходила по территории России. Скорость сообщения в главных международных коридорах к 2029 году должна возрасти на треть. Для этого уже в ближайшее время важно было усовершенствовать механизмы досмотра грузов, внедрить систему электронных документов, чтобы сократить простои на границе с трёх-пяти суток до нескольких часов.

Разработка транспортной стратегии

Весной 2004 года в столичном спорткомплексе “Олимпийский” открылась 9-я Московская международная выставка по транспорту и логистике “Транс-Россия-2004”. Это был короткий по времени, но весьма представительный транспортный форум, проходящий при поддержке Правительства РФ, Государственной Думы РФ, Министерства транспорта и связи РФ, Правительства Москвы, ОАО “РЖД”, других транспортных и региональных организаций. В его работе приняли участие более 230 компаний из 20 стран.

Особый интерес к форуму проявили немецкие и финские компании. Дело в том, что 30 процентов грузов в Россию завозили через порты Финляндии. Зарубежные коллеги желали закрепиться на нашем рынке, поэтому внимательно изучали технологии, которые используются российскими перевозчиками. Быстро возрастала роль логистики в грузоперевозочном процессе, все острее ощущалась необходимость внедрения современных технологий на всех видах транспорта.

Естественно, всеобщее внимание специалистов и прессы привлекло выступление Игоря Левитина, только недавно назначенного руководителем Министерства транспорта и связи Российской Федерации (из связистов вскоре образовали отдельное ведомство, хотя проблемы всё равно пришлось решать вместе). Фактически это была его презентация в качестве министра. При всей формальности и традиционной обтекаемости подобных речей, пресса ловила и анализировала каждую фразу.

– Форум “ТрансРоссия-2004”, – сказал новый министр, – стал той площадкой, на которой мы наблюдаем развитие частного бизнеса в России. Осо-

бенно заметно, как с каждым годом растет поток государственных и частных инвестиций в транспорт. Стратегическая линия министерства – создание конкурентной, стабильной и эффективной инфраструктуры.

Эту мысль, что называется, на лету уловил и обозначил бывший посол Великобритании в Российской Федерации Эндрю Вуд. Он тут же подчеркнул стремление русского министра привлечь в транспортную сферу как можно больше частных инвестиций. В состоявшейся вслед за тем пресс-конференции приняли участие работники министерства и руководители транспортных агентств. Отмечалось, что Транспортная стратегия хотя и принята, но она нуждается в подкреплении законами и материально-технической базой. Для реализации её начертаний требовалось принятие ещё как минимум 8 федеральных законов и 119 подзаконных актов. И, конечно, развитие транзита сдерживали пограничные процедуры.

Отвечая на вопросы корреспондентов ежедневной транспортной газеты “Гудок”, Игорь Левитин отметил, что без всеохватывающей системы информационного обеспечения эффективность использования подвижного состава на железных дорогах и грузовых терминалов в морских портах останется невысокой. Государство должно иметь собственную транспортную политику, ориентироваться на своих грузовладельцев. И, если перевозимые грузы не будут упираться в отраслевые преграды, откроются возможности для успешной интеграции в мировую транспортную систему, превращения транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов нашего государства.

Подробно, и, как заметили журналисты, особенно увлеченно министр транспорта остановился на перспективах и надеждах, связанных с востоком страны. В 2004 году на Сахалине развернулись, наконец, работы по модернизации единственной в России островной железной дороги. В местных деловых кругах высказывалась озабоченность перспективами паромной переправы Ванино–Холмск через Татарский пролив. В средствах массовой информации постоянно муссировался этот вопрос, предлагались разные, порой фантастические варианты решения проблемы. Развернулась дискуссия: строительство моста, тоннеля или обновление паромного флота?

Высокая интенсивность освоения природных ресурсов Сахалина диктовала: только паромы могут обеспечить ускоренный рост грузооборота. Строительство грандиозного моста, тем более тоннеля, требует значительно большего времени. Новые же паромы можно включить в работу гораздо быстрее и тем самым поддержать мощное развитие Сахалина. Но с учётом суровых природных условий и нередко ветров ураганной силы, ни паромы, ни даже мост не могли гарантировать бесперебойную связь острова с материком. Поэтому специалисты то и дело возвращались к проекту тоннельного железнодорожного перехода через пролив. В освоении Дальнего Востока транспортные коммуникации играют ключевую роль.

Форум “ТрансРоссия-2004” широко освещался в российской и зарубежной прессе. А транспортное ведомство с головой погрузилось в решение текущих и перспективных задач. Одной из самых сложных была разработка стабильных тарифов на внутренние и международные на перспективу, хотя бы на три года – очень полезная вещь с экономической точки зрения.

Труднее стало предвидеть изменения в тарифах после вступления России в ВТО. Специалисты Минтранса считали, что многое будет зависеть от поворотливости наших транспортных компаний. Исходили из того, что при вступлении в ВТО конкуренция начнет проявлять себя очень жёстко. На наше поле рвались западные транспортные компании. Эксперты настоятельно рекомендовали, не откладывая, всерьез задуматься над тем, как снизить свои расходы и предложить такие тарифы, которые выдержат конкуренцию с западными. При этом нельзя забывать, что бережливость – не скопидомство. Снижая расходы, надо переоснащаться только самой современной техникой, которая даёт высокий экономический эффект.

Ориентиры обозначены

Премьер-министр Михаил Фрадков предвидел, что воплощению амбициозных планов Минтранса, оцениваемых в 600 млрд рублей в год, могли помешать особенности российского законодательства. Поэтому на обсуждение этой проблемы заранее были приглашены ответственные представители веду-

щих ведомств экономического сектора. И глава правительства обратился внимание, что приглашенные на заседание министры финансов и экономического развития Алексей Кудрин и Герман Греф, которые должны ставить задачи перед отраслью, на столь важное совещание так и не приехали. “Это не годится, — заявил Михаил Фрадков. — Буду просить приходить работать, участвовать. В противном случае вам (Левитину) придется быть и Минэкономразвития и Минфинансов. Готовьтесь!” — под аплодисменты зала заявил он.

Премьер-министр напомнил слова Президента России Владимира Путина о том, что развитие транспортной инфраструктуры — это больше, чем хозяйственная задача. От её решения зависит не только положение дел в экономике, но и обеспечение единства страны. На этом этапе (2004 г.) цели и задачи, поставленные Президентом и Правительством перед транспортным комплексом России, многим показались трудноразрешимыми. Железнодорожникам, морякам, речникам, авиаторам, автомобилистам, транспортным строителям и машиностроителям необходимо было придать ей новый мощный импульс, чтобы система набрала ход.

Летом 2005 года состоялся 9-й Петербургский международный экономический форум. В нем приняли участие Владимир Путин, Ильхам Алиев, спикеры обеих палат Федерального Собрания, министры. Поначалу казалось, что идейное содержание форума в Таврическом дворце предопределило выступление главы Минэкономразвития Германа Грефа. Его доклад ставил вопросом ребром: “Что лучше для России — либерализм или патернализм?” То есть, по его мнению, каждый экономист должен выбрать для себя только одно из двух. Типа: сосиски обожаю, а сардельки ненавижу! Или наоборот. Как говорится, “иного не дано”. Позиция самого Грефа была для всех очевидна: конечно, лучше либерализм. Видимо, он хотел продемонстрировать иностранным бизнесменам и чиновникам свою верность экономическому курсу МВФ. Однако Владимир Путин не согласился с такой категоричной однозначностью, мягко заметив, что всё зависит от условий.

В полемику с Грефом вступил директор Института народно-хозяйственного прогнозирования академик РАН Виктор Ивантер. “Всё-таки экономическая свобода, возможность развития бизнеса, и бездеятельность власти это не одно и то же, — пояснил он. — “Мы не во что не вмешиваемся...” Но позволите, если вы ни во что не вмешиваетесь, зачем вы вообще нужны? Власть должна быть ответственной. А если власть либерализмом прикрывает свою безответственность, значит, это какой-то особый либерализм — либерализм безответственности”.

Зал дрогнул от сдерживаемых смехов: наверное, это только академики способны одной репликой приземлить воспарившего над реальностью оппонента и восстановить статус-кво.

Выступивший на форуме министр транспорта России сделал упор на практической деятельности. Россия могла бы зарабатывать на транзите грузов, сказал он. У нас Европейская часть развита, а вся сырьевая база находится за Уралом... Мы можем зарабатывать до 4–5 миллиардов долларов в год от транзита через Россию. Но для этого нужно произвести некоторые изменения, в том числе в законодательстве. У нас нет закона о концессиях, отсутствует закон о платных дорогах, отсутствует система формирования инфраструктуры. Бизнес должен активнее участвовать в этом процессе. Должно быть государственное и частное партнёрство, где будут реализованы инфраструктурные проекты.

Несколько позднее (24 июня 2005 года) в Карелии (в Петрозаводске) встретились транспортники из бывших советских республик. Здесь речь шла в первую очередь о развитии международных транспортных коридоров. Транзитный поток — мечта любой страны. Речь шла о новом “Шелковом пути” (Китай–Казахстан–Россия–Украина).

Транзитные доходы СССР в конце 80-х достигали 17 млрд долларов. После развала Союза почти все иностранные грузы пошли в обход России. Иран перенаправил свои грузопотоки на Турцию, а Китай начал строить собственный коридор. Притом свыше 70% морского внешнеторгового оборота нашей страны обслуживали иностранцы.

В США существует неписаное правило, которое никто не нарушает: американский груз должен доставляться на американских кораблях. Японские и корейские телевизоры, автомобили и компьютеры везли в Москву не по

Транссибу, а через порты Финляндии и Прибалтики, куда они доставляются опять-таки на японских и корейских торговых судах. Наша доля транзита в экспорте транспортных услуг составляла около 4 процентов. Мы использовали ничтожную часть своего транзитного потенциала. До недавнего времени практически бездействовал Северный морской путь, потому что не хватало ледоколов. Транссиб был загружен транзитными грузами всего на 10–15%. Далеко не в полной мере использовались возможности БАМа.

Между тем, всё более динамичным, быстрорастущим рынком становились страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Изменились требования: жизненный и технологический цикл многих товаров сокращается, и для грузоотправителя теперь важнее не цена, а время. А мы в состоянии перевозить до западной границы за 10–15 суток. По морю на это уходит 35–45 суток. Такова была обстановка в начале 2005 года.

Дайте разумные законы, а деньги мы привезём

— К нам идут неохотно только потому, что нет отлаженного порядка резервирования, изъятия и выкупа земельных участков под размещение транспортных объектов, — подчеркнул на очередном совещании правительства глава транспортного ведомства. — Деловых людей прежде всего интересует — чья земля, кто владелец, какие ставки, кем регулируются, какова налоговая ситуация в регионе. Мы не можем дать внятного ответа на простые вопросы. Какие ставки по аренде будут через год, неизвестно. У нас груз в порту иногда лежит по 35 дней, а в Роттердаме — всего сутки. В царской России за счет концессионеров были построены многие железные дороги. В 20-е годы привлечение иностранного капитала в виде концессий помогло быстро восстановить экономику страны, оснастить заводы современным оборудованием. Мы — транзитная страна, нам предлагают: возьмите миллионы контейнеров. А мы взять их не можем. Проблема порой даже не в деньгах, а в законах. “Дайте разумные законы, а деньги мы привезём”, — с уверенностью заключил министр.

Наконец, летом 2005 года правительственная “Российская газета” опубликовала Федеральный закон “О Концессионных соглашениях”, регулирующий отношения, возникающие в связи с подготовкой, заключением, исполнением, изменением и прекращением концессионных соглашений, устанавливающий гарантии прав и законных интересов сторон концессионного соглашения.

Правительство на заседании кабинета министров в целом одобрило стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Комментируя это решение, глава правительства Михаил Фрадков уточнил, что принятая стратегия должна быть неотъемлемо связана с долгосрочной перспективой социально-экономического развития страны. И подчеркнул, что в данном случае именно железнодорожному транспорту надлежит выполнять “роль паровоза”. Общий объем инвестиций в развитие железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г. должен быть составил небывалую в новой российской истории сумму, превышающую 13 трлн рублей.

“Нужно карты повесить в МЭРТе, как это положено в генштабе”, — невольно пошутил премьер. В этом случае, по словам Михаила Фрадкова, Министерство экономического развития будет иметь четкое представление о развитии экономики.

Однако вмешались серьезные обстоятельства, которые заставили внести серьезные коррективы в долгосрочную стратегию. Летом 2005 года Геннадий Фадеев был освобожден от поста президента ОАО “РЖД” и назначен на должность помощника председателя Правительства РФ. Правда, за ним оставили место в Совете директоров ОАО “РЖД”. Но не надолго. После отставки правительства Михаила Фрадкова, в 2008 году он был выведен и из состава Совета директоров ОАО “РЖД”. По-видимому, посчитали, что рыночный механизм теперь уже сам сработает, как надо, и склонными вникать во все детали специалист только создаёт помехи, доучая своей мудростью. Короче, мешает решать вопросы.

У монополиста “раздвоение личности”

В соответствии с программой реформирования и требованиями МВФ перекрёстное субсидирование пассажирских убыточных перевозок (за счёт высокоприбыльных грузовых) было прекращено. Конкурентная среда в грузовых

перевозках создана. Но ситуация вызвала тревогу: что нам делать с миллионами региональных льготников?

“За пассажиров должен доплачивать бюджет – так везде в мире”, – категорически заявлял Геннадий Фадеев, будучи главой РЖД. Он добился утверждения мягкого графика, постепенного отказа от перекрёстного регулирования. Однако время шло, и отсутствие нормативных документов усиливало двойственность ситуации. РЖД вынуждали действовать себе во вред, способствуя появлению всё новых и новых конкурентов. В то же время не был решен вопрос об обещанном освобождении от налога железнодорожных сетей и связанных с ними объектов.

Компания рассчитывала вернуть себе определенную долю рынка за счет создания дочерних зависимых обществ (ДЗО) по перевозке отдельных (читай – высокодоходных) видов грузов. Важнейшим постулатом программы структурной реформы был баланс – “пятьдесят на пятьдесят” (распределение объемов перевозок между РЖД и частными компаниями). Однако всего за два года ОАО “РЖД” перевыполнило это обязательство. Доля государственной компании в прибыльных перевозках нефти снизилась с 30,7 до 17,3 процента, руды и угля – с 72,2 до 48,1 процента. А это негативно сказалось на объёмных показателях работы Российских железных дорог.

Топ-менеджеры ОАО “РЖД” объявили о намерении создать “дочернюю” Грузовую компанию и передать ей свыше полумиллиона грузовых вагонов. Тщетны были предупреждения о том, что на отделение инфраструктуры от перевозок можно идти, только имея нормативно-правовую базу, способную устранить связанные с этим риски. “Естественный монополист” оказался в неравных конкурентных условиях относительно других участников рынка. РЖД не вправе отказать грузоотправителю, в то время как частные операторы перевозили лишь то, что выгодно им.

В Казахстане попробовали выделить локомотивное хозяйство в отдельную компанию, но это вызвало рост издержек. Президент Ассоциации перевозчиков и операторов Республики Казахстан (бывший заместитель министра путей сообщения СССР, член коллегии МПС) Нигматжан Исингарин, выступая на международной конференции в Москве, так и заявил: перевозчики не могут появиться раньше операторов. Надо накапливать опыт и не делать резких шагов.

Создать федеральную пассажирскую компанию на базе пассажирской дирекции практически не очень сложно. Но проблема компенсации убытков от ее деятельности – вопрос государственный. В цивилизованном мире пассажир не платит полную стоимость проезда по железной дороге – государство берет часть затрат на себя, компенсируя издержки перевозчику. У нас же статья дотаций пассажирских перевозок в федеральном бюджете – оставалась вопросом открытым.

Проблема сама по себе мучительная. Если даже в Англии железнодорожники долгое время металась между приватизацией и национализацией стальных магистралей, то в России тем более. Окупались только СВ и купейные места в фирменных поездах. Остальные убыточны. Решили, что в 2006 году будущую пассажирскую компанию выделят пока только в виде филиала РЖД, а дальше видно будет – возможно ли отделить ее от РЖД окончательно. Ставку явно делали на пассажиров состоятельных, имеющих возможность оплатить дополнительный комфорт; клиентам навязывали дорогие варианты, – в каждый поезд включались вагоны повышенной комфортности. Стремительно стало увеличиваться число фирменных поездов, а многие нефирменные поезда просто исчезали. Однако и в оставшихся вагонах “для бедных” рост цен обгонял инфляцию.

Одновременно все настойчивей давала себя знать новая, прежде неизвестная российским железным дорогам проблема – нехватка кадров. Раньше машинисты были элитой, главными персонами на транспорте. Но упали заработки, и вместе с ними престиж профессии. Старые кадры уходили, на их места брали молодых, у которых еще не было той ответственности в крови. Машинистов просто не хватало. Рассчитывать на сверхурочные опасно – это прямой путь к аварии. Дошло до того, что осенью 2006 года на Урале вставали даже составы с углём – вывозить их было некому. Что уж говорить о пассажирах электричек; начались манипуляции с графиком. Если в начале “перестройки” недостатки объясняли необходимостью реформ, то теперь ошибки – реформированием.

Прощание с “молоточками”

Возможно, из подспудного чувства безысходности весной 2007 года Российские железные дороги решили коренным образом изменить свой внешний вид. Согласно программе ребрендинга РЖД, к 2010 году изменятся логотип компании; персонал переодевали в новую форму. Раньше важнейшими элементами железнодорожного стиля были знак в виде колеса с крыльями, а под ним – переkreщенные маленькие молоточки. Точнее, молоток и “французский” разводной ключ.

Надо полагать, что эти молоточки (символ единства труда и мастерства) кого-то сильно раздражали, напоминая об упразднённом “государстве трудящихся” и его символе – серпе и молоте. В сообщении пресс-службы РЖД извещалось: “Уникальная монограмма, основанная на кириллической аббревиатуре (РЖД), сохраняет аутентичность и российское происхождение компании, создавая при этом привлекательный образ для международной аудитории”.

Бог бы с ними, с устарелыми символами, но в стране катастрофически падал престиж профессионального труда. А это неизбежно влекло за собой падение качества и продукции, и услуг. Российская общественность встретила логотипные новации РЖД с недоумением. Газета “Коммерсантъ” отмечала, что затраты на внедрение нового стиля оцениваются в 150 миллионов долларов. Газета “Ведомости” подсчитала: предстоит нанести новый логотип на 7200 локомотивов, 512 тысяч грузовых вагонов и 38 тысяч пассажирских. Смена имиджа РЖД – беспрецедентный по масштабу в мировой транспортной практике проект. Впервые менялся внешний облик предприятия со 170-летней историей и вековыми традициями, выполняющего масштабные социальные и экономические обязательства. Злые языки не преминули заметить, что на новой форме высшего командного состава Российских железных дорог даже погоны, ранее похожие на воинские, приспущены с плеч, и теперь они более напоминают ливреи. Мол, это раньше была служба государева, а нынче – просто транспортная услуга.

Новую попытку запустить реформу железных дорог фактически взвалили на Минтранс. Но реформа РЖД начинала буксовать всякий раз, как только дело доходило до проблемы пассажирских перевозок. Совещание, которое состоялось в Ново-Огарёве (10 апреля 2007 года), было посвящено реформированию и перспективам развития железнодорожного транспорта. На нём присутствовали премьер Михаил Фрадков, президент РЖД Владимир Якунин, глава президентской администрации Сергей Собянин, помощник президента Игорь Шувалов, начальник экспертного управления президента Аркадий Дворкович, министры экономического развития и транспорта Герман Греф и Игорь Левитин.

Президент России Владимир Путин высказал свою крайнюю озабоченность тем, как трудно и противоречиво идут преобразования в “естественной монополии”, и в особенности тем, что постоянно, хотя и в мягкой форме, высказываемые им пожелания сдерживать повышение тарифов на пассажирские перевозки так и не были услышаны руководством РЖД и Федеральной службой по тарифам.

На совещании отмечалось, что государство упускает из вида проблему роста тарифов на перевозки пассажиров. Социальными признаются только перевозки в плацкартных и общих вагонах. Но их число в поездах заметно сокращается, уменьшаются и заказы на новые “социальные” вагоны. Малоимущие пассажиры вынуждены пересаживаться в вагоны купейные. Разумеется, в них больше комфорта. Но цены, цены!.. Тем более что из-за введения регулирования тарифов по сезонам стоимость билета в дни массовых перевозок выростала не на продекларированные средние 12%, а на все 25% и более. В стремлении РЖД сократить расходы в 2007 году список станций уменьшился на 82.

Регионы просили увеличить количество плацкартных и общих вагонов в составе пассажирских поездов. А РЖД, напротив, уменьшало их число в поездах – выгоднее купейные вагоны и СВ. Президент потребовал не ущемлять интересы пассажиров. “На это хочу обратить особое внимание. За реструктуризацию отрасли люди не должны платить из собственного кармана. Это дело государства, и государство должно обеспечить нормальную реформу отрасли. Подчеркну; социальный аспект развития железных дорог следует поставить в самый центр модернизации”, – сказал Владимир Путин.

Железнодорожные пассажирские тарифы впрямую приблизились к авиационным. Что же до “социально значимых” перевозок, там дело дошло до массовой остановки пригородных электропоездов. Региональным властям объявили, что, дескать, всё законно, “ничего личного” – вы не заплатите, мы не поедем...

“Вы с ума не сошли? – негромко, доверительным тоном поинтересовался Владимир Владимирович. – Немедленно восстановите движение... Немедленно!”

“Сапсаны” на линии

Зато на престижных, так называемых подконтрольных маршрутах всё обстояло образцово. В июле 2008 года организовали три специальных скорых поезда, которые доставляли всех желающих на Олимпийские игры в Китай. Составы отправлялись с Ярославского вокзала. Протяженность маршрута составила почти девять тысяч километров – из Москвы в Пекин за 145 часов. Московские проводники, которые работали в этом поезде, прошли курс углубленного изучения китайского языка

Отечественный проект высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург – Москва вместе с поездом под названием “Сокол” закрыл еще Борис Ельцин своим указом. Всемирный банк выдал заключение, что затея не окупится, ибо в обеих столицах не наберётся людей, способных платить по 123 доллара за билет. Действительно, страна переживала дефолт в результате “шоковой терапии”. Времени потеряли столько, что сами догнать уже не могли. В Европе высокоскоростные поезда всё решительнее вытесняли конкурентов. Решили для рывка прикупить техники на Западе.

“Высокоскоростные магистрали должны строиться на основе ГЧП – государственно-частного предпринимательства”, – предложил Игорь Левитин. Он не исключал и применения забытого “принципа Витте”: построенные за счёт частного капитала линии и сооружения по окончании срока концессии должны передаваться в собственность государства.

26 декабря 2008 года к перрону Московского вокзала Санкт-Петербурга подошёл первый в России высокоскоростной пассажирский поезд “Сапсан”. Он конкурировал уже не с обычными железнодорожными составами или автобусами, а с аэробусами. Железнодорожники модернизировали инфраструктуру: тщательно подготовили полотно, переезды, сигнализацию. Техника немецкая, адаптированная к российским условиям (Velaro RUS). На презентацию нового поезда приехал Владимир Путин в качестве премьер-министра Правительства РФ. С 17 декабря 2009 года было организовано постоянное обращение высокоскоростных поездов на направлении Москва–Санкт-Петербург, с июля 2010 года – регулярное движение поезда “Сапсан” на участке Москва–Нижний Новгород.

Но основные вопросы пассажирских и грузовых перевозок оставались во взвешенном состоянии. И 13 января 2011 года по предложению Владимира Путина реформу на железнодорожном транспорте было решено проработать более глубоко и основательно.

... Не хотелось бы обрывать рассказ на полуслове. Мы попытались проанализировать критические, переломные моменты в жизни старейшей отрасли. В лихие 90-е, в тот опаснейший для страны период железнодорожники не допустили ни единого серьёзного сбоя. Они послужили надёжной опорой государства. Опорой, которая выдержала самые жестокие, подчас изощрённые испытания: на стойкость при воздействии агрессивной среды, на разрыв, на подрыв, на изгиб, кручение, вибрацию... Сегодня мы можем сделать важный вывод: самый трудный этап в жизни России пройден, “зима тревоги нашей позади”. Всё глубже осознание, что сила наша в единстве, а спасение – в любви к Отечеству.

В уходящем 2016 году произошло событие, в продолжение веков казавшееся невозможным, несбыточным. 12 февраля впервые в истории Папа Римский Франциск встретился с Патриархом Московским и Всея Руси Кириллом. Первыми словами Папы, обращёнными к Патриарху, были: “Наконец-то мы – братья”. Предстоятель РПЦ ответил: “Теперь всё легче”. “Очевидно, что это – Божья воля”, – сказал Франциск. Была подписана совместная Декларация, где говорится об общей миссии проповеди Евангелия, которая

предполагает взаимное уважение членов христианских общин и исключает любые формы прозелитизма. “Мы не соперники, а братья”, – заявили Папа и Патриарх, обращаясь к верующим Церквей.

Заметим, святейший владыка Кирилл – внук машиниста-механика, великий понтифик Франциск – сын путейца, железнодорожного рабочего. Не слишком ли много случайностей привело их к встрече в аэропорту Гаваны?

И вспомните начало нашего повествования, – какой народ у нас замечательный. Неужто не хватит ума и воли “матушке – железной дороге”, чтобы противостоять энтропии, в каком виде она бы ни проявлялась. Сегодня в руководстве РЖД прекрасные специалисты, профессионалы высочайшей квалификации – в том числе много молодых, здравомыслящих, с отличной подготовкой, с душой, исполненной созидательной энергии. Нет сомнений в том, что наши братья-путейцы откроют новую яркую главу в истории великой Российской железнодорожной державы.