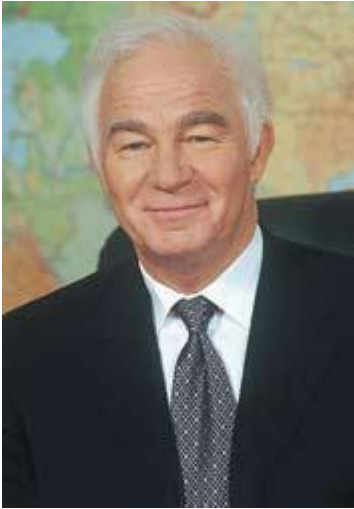


Нельзя забывать уроки истории



Железные дороги неразрывно связаны с крутыми поворотами истории России. Во все времена там, куда приходили рельсы, начиналась жизнь, росли города и поселки, развивалась промышленность.

Железнодорожный транспорт в нашей стране всегда был и остается системой, связывающей огромные пространства и объединяющей людей. Какие вехи истории российских железных дорог памятны и сегодня?

Об этом мы беседуем с дважды министром путей сообщения России (в 1992–1996 гг. и 2002–2003 гг.) и первым президентом ОАО «РЖД» Геннадием Фадеевым.

Им не было равных

– Геннадий Матвеевич, за 180 лет российские железные дороги прошли большой путь. Какие вехи на нем Вы считаете главными? И какие исторические личности сыграли важную роль в развитии железнодорожного транспорта в России?

– Главные вехи истории творили личности, которым не было равных в то время, когда они жили. Меня всегда поражал их прозорливый взгляд на железные дороги, которым суждено было изменить представление о времени и пространстве. Причем когда они еще только появлялись.

Так, профессор петербургского Института Корпуса инженеров путей сообщения Матвей Волков еще задолго до строительства железных дорог

сказал: «По-моему мнению, в истории России будут отныне две величайшие эпохи преобразования общества: это введение христианства и введение железных дорог».

Первым министром путей сообщения России стал выпускник того же института Павел Мельников. За время его управления этим ведомством протяженность сети железных дорог страны увеличилась на 7062 км. Его вклад в развитие железнодорожного транспорта России неоценим. При нем, несмотря на зарубежное влияние, были созданы русская железнодорожная школа, русский стиль железнодорожных станций, русская система перевозок. Даже ширину нашей колеи в пять футов выбрал он.

П. Мельников сам руководил строительством и был одним из авторов проекта первой в нашей стране железной дороги общего пользования Санкт-Петербург – Москва. И он очень остро переживал ее передачу в 1868 году царским правительством в частное владение Главному обществу российских железных дорог, за которым стояли иностранные банкиры. Он был категорически против этого непродуманного решения, чем вызвал немилость царского двора и в 1869 году ушел в отставку.

– Правительство не поверило тогда министру путей сообщения, что выкупать железную дорогу придется по цене гораздо выше той, за которую продавали?

– Правительство рассчитывало, что это общество на частные деньги построит сеть железных дорог, а оно с данной задачей не справилось и вдобавок накопило огромные долги. Расплачиваться пришлось казне. История дала нам урок: нужно тщательно просчитывать последствия таких шагов, а не слепо верить, что продажа тех или иных активов поправит финансовые дела.

Павел Мельников был удивительным человеком. Он первый в России решил увековечить титанический труд строителей дороги Петербург – Москва и на свои средства поставил на ст. Любань храм-памятник в честь святых апостолов Петра и Павла. В этом храме Мельников был похоронен согласно его завещанию. Каждый раз, когда я проезжаю ст. Любань, я кланяюсь его могиле и первому храму железнодорожников России.

– В прошлом году на ст. Сонково появился мемориальный обелиск другому министру путей сообщения России – Михаилу Хилкову. С ним ведь тоже связана значимая страница в истории железных дорог?

– Да, с Хилковым связана эпоха бурного строительства железных дорог, сооружение Транссибирской магистрали. На министерский пост М. Хилкова предложил Сергей Юльевич Витте. Их связывали десятилетия дружбы. Витте говорил: «Как личность Хилков был исключительным человеком... он прошел такую удивительную карьеру, прекрасно знал железнодорожное дело, он был опытный железнодорожник...»

За 10 лет работы М. Хилкова министром протяженность железных дорог России выросла с 35 до 60 тыс. км, а их грузооборот удвоился. Больше всего поражает то, что ежегодно в эксплуатацию вводилось 2,5 тыс. км железнодорожных путей (таких темпов до сих пор наша страна не знала!).

М. Хилков забил последний костыль в шпалу Великого Сибирского пути. При нем сооружалась уникальная Кругобайкальская железная дорога. Построена и Китайско-Восточная железная дорога протяженностью 2523 км, ведущая к российским портам на Желтом море.

Этот человек памятен не только масштабами железнодорожного строительства. При нем в 1889 году в России были утверждены первые Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования (ПТЭ). Заботился министр и о подготовке кадров. В 1896 году было открыто Московское инженерное училище (сегодня – МИИТ).

Особого внимания заслуживает проводимая в те годы тарифная политика на железнодорожном транспорте. Она формировалась в результате соглашений между администрациями – железнодорожной, промышленной и торговой. При этом тарифы на российских железных дорогах были самыми низкими в мире! И прежде всего это касалось Транссибирской магистрали. Железнодорожное ведомство не спешило делать Транссиб безубыточным только за счет платы за перевозки.

Низкие тарифы на Транссибирской магистрали способствовали реализации очень важной государственной задачи – освоению и социально-

экономическому развитию обширных пространств на востоке страны. И это сработало! Вдоль железной дороги расселились переселенцы, быстро развивалась промышленность, сельское хозяйство. И к 1903 году Транссиб стал прибыльным даже при невысоких тарифах на перевозку грузов и пассажиров. Михаил Хилков уже тогда видел в Транссибе возможность создания трансконтинентальной железнодорожной магистрали, связывающей Японию с европейскими странами.

– Это, несомненно, стало бы реальностью, если бы в стране не грянула революция, а потом и войны одна за другой. А какие еще исторические события Вам хотелось бы отметить?

– Когда Борис Павлович Бещев руководил железнодорожной отраслью (в 1948–1977 гг.), свершился мощнейший рывок от послевоенной разрухи к высокому уровню развития. Были решены сложнейшие вопросы технического перевооружения железнодорожного транспорта: переход с паровозной на тепловозную, а затем и электровозную тягу. И это дало огромный эффект. Новые прогрессивные виды тяги сократили себестоимость перевозок на треть (ведь только паровозы сжигали в топках 100 млн т угля в год!).

Приведу еще несколько цифр, характеризующих эпоху Бещева. При нем грузооборот железных дорог вырос в 8 раз (!). Построено 23,5 тыс. км новых главных путей, а вместе со вторыми и третьими путями – более 40 тыс. км! В 1956 году в нашей стране впервые началась укладка бесстыкового пути, и он был уложен на 20% протяженности всей сети. Взамен устаревших рельсов Р-43 путь перевели на более мощные рельсы Р-65, Р-75 и железобетонные шпалы. За годы руководства Бещева на электровозную тягу переведено 28%, а на тепловозную – 68% протяженности всей сети.

Кроме того, проведено укрупнение железных дорог: вместо 56 их стало 26. А это означало ликвидацию междорожных стыков, изменение технологии перевозок, возможность решения более масштабных задач.

Практически с нуля создан новый специализированный вагонный парк, которого в стране до этого не было: рефрижераторы, зерновозы, цементовозы, двухъярусные платформы... Все это ярчайшие примеры тому,

как при профессиональном руководстве сеть железных дорог успевала перестраиваться под новые политические и экономические вызовы, наращивая мощности и технически перевооружаясь.

Я горжусь тем, что Борис Павлович Бещев назначал меня начальником Нижнеудинского и Красноярского отделений дороги и вручал мне первый знак «Почетному железнодорожнику». Довелось встречаться с ним в Красноярске, когда он рассматривал работу Красноярского отделения дороги. У меня осталось впечатление о нем как о человеке, который умел масштабно мыслить, руководствуясь государственными интересами.

Думаю, вы согласитесь с тем, что Мельников, Хилков и Бещев как раз и были теми историческими личностями, которые за короткий срок превратили железные дороги в мощнейшую систему жизнеобеспечения страны. Это стало возможным благодаря их таланту, высочайшему уровню профессионализма и, конечно же, поддержке со стороны руководства страны их созидательной деятельности.

Вместе с коллегией я принимал решения по увековечению их памяти. Были установлены бюсты на станциях Любань и Ярославль, а в Москве, на площади трех вокзалов, появился памятник первому министру путей сообщения России.

Я считаю, что их пример бескорыстного служения государству и людям, живущим в нем, должен стать примером для воспитания и обучения миллионов школьников, студентов и работников транспортного комплекса страны.

На новые рельсы

– Большую часть истории железными дорогами управляло ведомство путей сообщения. Но в конце прошлого века страну перевели на рельсы рыночной экономики. Вам дважды пришлось пережить ломку системы: когда были упразднены МПС СССР и МПС России. Только история рассудит, были ли правильными эти решения. Но какие уроки из этих событий следует извлечь?

– Распад Союза в начале 1990-х гг., по оценке президента России Владимира

Владимировича Путина, стал «трагедией в нашем государстве». Но только тот, кто в то время работал и управлял Министерством путей сообщения СССР, может сказать, какое это было неопределенное страшное время, когда никто не знал, что будет завтра ни с тобой, ни с отраслью. О том, как удалось при мощном противодействии создать МПС России, я уже не раз рассказывал. Скажу только, что в той обстановке создание МПС России было идеальным решением, оно сохранило для страны работающую и управляемую отрасль.

А вот об уроках тех событий следует не только говорить, но и в соответствии с ними действовать. Мало кто знает о том, что в самом начале реформирования отрасли главными реформаторами было задумано постепенное ее превращение в частную перевозочную компанию. Вот почему с первых дней разработки концепции реформирования они пытались заложить в нее соответствующие принципы. И даже когда вступил в действие закон о железнодорожном транспорте в РФ, его пытались обойти.

Я уже не раз рассказывал о заседании правительства РФ, на котором рассматривался доклад Международному валютному фонду о намерениях выполнить требования МВФ по вопросам реформирования МПС России. Его уже был готов подписать бывший тогда премьер-министром Виктор Черномырдин. Но не вышло!

Я убежден в том, что любое государство, тем более Россия, раскинувшаяся на 11 часовых поясов, должно иметь три сильные жизнеобеспечивающие системы. Первая – это боеспособная армия с новейшим вооружением и высокообразованным личным составом, служащим по контракту. Вторая система – энергетика, надежная и обеспечивающая потребности в электроэнергии в любых объемах и во всех частях страны по доступной стоимости. И третья – транспортная система, для которой все технические средства производятся в своей стране и обслуживаются только своими специалистами. Именно на этих трех китах стояли и стоят великие государства.

А в транспортной системе России основополагающим должен быть железнодорожный транспорт, который на своих плечах осуществляет почти 50% грузовых и более 26% пассажирских перевозок.

И оставаться он должен в собственности государства. Это главный вывод, который вытекает из 180-летней истории железных дорог и тех событий, которые произошли с нашей великой страной в начале 1990-х гг. прошлого века.

26 января этого года в Кремле, при вручении мне ордена «За заслуги перед Отечеством» I степени, я обратился к президенту страны В. В. Путину со словами: «Владимир Владимирович, в этом году российским железным дорогам исполняется 180 лет, из них 120 последних лет они находятся в собственности государства. Сохраните их в этом статусе на будущее нашей Великой России! Только Вы можете это сделать!»

– Реформирование железнодорожной отрасли продолжается вот уже второе десятилетие, а конца и края пока не видно.

В частности, так и не решен вопрос о разделении инфраструктуры и перевозочной деятельности. Надо это делать или нет? И что изначально предполагалось сделать?

– Концепция реформирования обсуждалась в начале 2000 года.

И я, будучи в то время начальником Московской железной дороги и членом коллегии МПС, говорил, что на первом этапе реформы нельзя предусматривать разделение инфраструктуры и перевозочного процесса. Это может перечеркнуть всю реформу и повлечь за собой негативные последствия для отрасли. Я предлагал вернуться к этому вопросу в конце второго этапа (в 2010 г.), если для этого будут созданы объективные условия. Члены коллегии МПС и даже министр экономического развития и торговли РФ Герман Греф тогда поддержали меня в этом.

Как известно, в конце второго этапа реформы правление ОАО «РЖД» привлекало ряд институтов для проведения исследований о последствиях такого шага на железнодорожном транспорте европейских и неевропейских стран. Общий вывод таков. Первое: при разделении инфраструктуры и перевозочной деятельности общие затраты на железнодорожные перевозки могут возрасти в пределах от 20 до 40%.

Второе: поиск источников для покрытия постоянных издержек инфраструктурной компании является слабым местом модели разделения.

При этом плата за пользование инфраструктурой может стать неподъемной для некоторых участников рынка, а это будет препятствовать развитию конкуренции. И главное – разделение увеличивает риск потери технологической устойчивости и безопасности перевозок. Третье: немаловажно знать, что самые большие железные дороги мира (в Китае, США и Канаде) интегрированы, то есть инфраструктура и транспортные услуги предоставляются там одной компанией!

Помню, выступая на съезде железнодорожников в 1996 году, я задал вопрос председателю правительства РФ В. С. Черномырдину: «Готово ли правительство содержать инфраструктуру железных дорог?» Он промолчал, и я сделал вывод: не готово!

И сегодня в этом плане ничего не изменилось. Кроме того, в 2005–2015 гг. были приняты некоторые решения, которые не улучшают перевозочный процесс, а, наоборот, сдерживают его. Если на это наложить еще и разделение, сеть работать не будет.

– Да, приватизация вагонного парка нарушила отлаженную за десятилетия схему перевозочного процесса на сети железных дорог. Если оценивать ее с точки зрения привлечения частных инвестиций в подвижной состав, то это миллиарды рублей. Но как это сказалось на работе железных дорог?

– К реформированию гигантской системы жизнеобеспечения страны, какой являются железные дороги, надо подходить с особой осторожностью. И принимаемые решения должны быть очень продуманными и взвешенными.

Вернемся к той расширенной коллегии МПС, где обсуждалась концепция реформирования. Я тогда настаивал на том, чтобы на первом и втором этапах 50% инвентарного парка сохранялось в собственности ОАО «РЖД». А вторую половину парка планировалось передать в частные руки. Это было необходимо для отработки всех принципов работы частного парка. Вопросов было много. Дело в том, что частный парк увеличивает процент порожнего пробега и простои на подъездных путях, кроме того, его необходимо было закрепить за ремонтными предприятиями, отработать взаимоотношения собственников вагонов и перевозчика.

Словом, перевозочный комплекс, как живой организм, должен был перестроиться на работу в новых условиях. Но когда руководители РЖД открыли все шлюзы приватным вагонам, то они, фигурально выражаясь, парализовали сеть железных дорог! Уже к 2014 году парк на 288 тыс. вагонов превышал тот, который был необходим для ежесуточной погрузки 3,36 млн т грузов (по отчетным данным ОАО «РЖД» за 2014 г.).

В итоге качественные показатели использования вагонного парка, образно говоря, провалились: общий оборот вагона не ускорился, а замедлился на 40% (!), простой на технических станциях увеличился на 50%, а производительность вагона снизилась на 25%. На сети железных дорог без движения на главных направлениях ежесуточно простаивало до 300–400 брошенных поездов с грузами. Такого в истории железных дорог не было никогда! А ведь работа вагонного парка, как в зеркале, отражает, кто управляет сетью железных дорог. Так было всегда, а в период реформирования – особенно.

В тех искусственно созданных условиях руководители компании «РЖД», чтобы уйти от персональной ответственности, перевели стрелки на правительство, доказывая, что надо срочно выделять средства для развития сети железных дорог, строить отели для отстоя (заметьте: не для работы!) вагонов, которыми забиты главные хода. И требовали даже прекратить производство вагонов, дабы не увеличивать их избыток на сети.

И только карательные, как я их называю, меры (запрещение выпуска на пути общего пользования вагонов с продленным сроком службы, массовое их списание, взимание платы за непроизводительные простои плюс отставленные от работы более 120 тыс. (!) вагонов на подъездных путях) позволили задышать отрасли и начать ее возвращение на исходные рубежи. Но для этого потребуется не один год.

Только вперед

– Все это говорит о том, что систему легко разрушить – восстановить труднее. И это уже урок нынешней истории. Но вернемся к прошлому. Поражает решение наших прадедов строить Транссиб «русскими руками и из русских материалов». Вспоминали ли Вы об этом, когда, став министром путей сообщения России, одним из первых документов подписали приказ об

импортозамещении? И насколько это актуально сегодня?

– Я никогда не забывал о том, что решение строить Транссиб из «русских материалов» дало серьезный импульс отечественной промышленности. Решение, принятое мной, дало аналогичный эффект. С тех пор прошло 25 лет, а актуальность его только возрастает. Теперь вопрос об импортозамещении стоит уже не только в железнодорожной отрасли, но и в других системах жизнеобеспечения страны.

Российские железные дороги за этот период вышли на полное обеспечение локомотивами российского производства благодаря эффективному сотрудничеству с иностранными компаниями. Создана линейка современных инновационных электровозов: ЭП20, 2ЭС5 с асинхронными тяговыми двигателями, которые не уступают зарубежным аналогам. В стадии разработки магистральный электровоз 2ЭС5С, он готовится к работе на Восточном полигоне. Его технические характеристики позволяют обеспечить более высокую энергоэффективность по сравнению с эксплуатируемым парком. Это то, о чем когда-то можно было только мечтать, а сегодня это реальность. Но она могла быть иной.

Мало кто знает, что в начале 1990-х гг. базовый для отрасли Новочеркасский электровозостроительный завод был продан в частные руки и остановлен. Заказов не стало, станки с числовым программным управлением раскурочивали на металлолом и продавали. Долги по зарплате росли, а собственника не могли найти – он сбежал. Завод, производивший до этого 360–380 электровозов в год, стоял. Я докладывал об этом президенту России Б. Н. Ельцину на специальном заседании правительства, в котором принимали участие Н. И. Рыжков, Г. А. Зюганов и другие руководители партийных фракций.

Говорю об этом, чтобы подчеркнуть: в нашей стране давно уже можно было выйти на производство инновационной техники, тех же высокоскоростных поездов, если бы не был отменен принятый в 2005 году великолепный контракт ОАО «РЖД» и компании «Сименс», предусматривавший 100%-ную локализацию производства «Сапсанов» в России.

И никто за это не ответил. Никто! В результате в преддверии строительства

сети ВСМ встает вопрос: а где взять для нее высокоскоростной подвижной состав? Вот чем обернулось сегодня непродуманное решение.

Отмена контракта отбросила нашу страну как минимум на 20 лет назад. За это время в Китае построили 22 тыс. км высокоскоростных магистралей и создали собственное производство высокоскоростных поездов со скоростью 350 км/ч. И каждый год там увеличивают сеть ВСМ на 1 тыс. км.

Сейчас новое руководство ОАО «РЖД» вернулось к этому, на мой взгляд, исключительно важному вопросу. Подписано соглашение о разработке нового поезда для ВСМ Москва – Казань между группой «Синара» и китайским холдингом CRRC, предусматривающее высокий уровень локализации. Комплектующие для подвижного состава планируется производить на заводах группы «Синара» в России. И это вселяет надежду, что будут у нас собственные высокоскоростные поезда. Очень важно и то, что при строительстве новых линий ВСМ руководство компании «РЖД» намеревается использовать только российские материалы: рельсы, все элементы стрелочных переводов, устройства энергоснабжения, системы контроля, конструкции искусственных сооружений.

– В стране задумано немало новых проектов железных дорог: Белкомур, Северный широтный ход, Кызыл – Курагино. На Ваш взгляд, чему следует отдать предпочтение?

– Направлению, которое ведет к Тихому океану. Восточный полигон главного хода Транссиба от Мариинска до Владивостока сегодня имеет уже предельную нагрузку. Несмотря на то, что за последние годы в его модернизацию и развитие вложены немалые средства и туда направляются новейшие отечественные электровозы и вагоны с повышенной осевой нагрузкой, он не сможет взять на себя постоянно растущие объемы кузбасского угля, нефти, а тем более элестского угля из Тывы. Как только проложат дорогу Кызыл – Курагино, оттуда потечет угольная река.

Поэтому сейчас следует комплексно подойти к усилению пропускной и провозной способности линии, которая ведет от Междуреченска на Абакан – Тайшет и далее на БАМ до Комсомольска-на-Амуре с выходом к порту Ванино (Советская Гавань). Она должна быть превращена в мощную

двухпутную полностью электрифицированную магистраль, которая обеспечит размеры движения до 80 пар грузовых поездов в сутки. В результате мы можем получить идеальный опытный полигон в Сибири и на Дальнем Востоке, на котором будут работать кольцевые замкнутые маршруты.

Развивая и максимально загружая ход Междуреченск – Тайшет – БАМ, мы тем самым создадим условия для увеличения размеров пассажирского движения и повышения скоростей на полигоне Мариинск – Владивосток. А это крайне важно уже сейчас. Нам также важно превратить Транссибирскую магистраль в трансконтинентальный мост, соединяющий государства Корейского полуострова и Японию, из которых огромный объем дорогостоящих товаров уходит в Европу морским путем.

Однажды я (а это было в 1988 г.), в ранге первого заместителя министра путей сообщения СССР, по приглашению правительства Республики Кореи находясь в демилитаризованной зоне между двумя государствами, по просьбе принимающей стороны сделал в их журнале такую запись: «Пройдет совсем немного времени – и великий корейский народ воссоединится и будет иметь железнодорожную связь с сильным соседом, с развитой сетью железных дорог, имеющих выход в Европу».

За этот период с нашей стороны сделано немало по формированию железнодорожных подходов к Северной Корее, развитию порта Раджин. И даже первые шаги по реконструкции железной дороги в Северной Корее и созданию Транскорейской магистрали. К сожалению, в этом вопросе оказалось очень много политики.

Совсем недавно в Сочи, на международном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520», президент ОАО «РЖД» О. В. Белозёров рассказывал о будущем – о цифровых железных дорогах, что означает более высокий уровень техники и технологий в перевозочном процессе. И это не просто слова – идеей цифровизации охвачен весь мир. Она обещает новую технологическую революцию. Время открывает перед железнодорожным транспортом новые возможности, и надо ими пользоваться.

Автор: Беседовала Анна Деева