

УДК 93/94

Галиева Диана Сагидовна, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории государственных учреждений и общественных организаций, Российский государственный гуманитарный университет (РГГУ), г. Москва, Россия.

e-mail: dsgalieva@rggu.ru

МЕМУАРЫ МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РФ Г.М. ФАДЕЕВА
КАК ИСТОЧНИК ПО ИСТОРИИ РЕФОРМИРОВАНИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РФ НА РУБЕЖЕ XX-XXI ВВ.

Аннотация: в статье дана оценка мемуарам первого министра путей сообщения России и первого президента ОАО «Российские железные дороги» Г.М. Фадеева, и рассмотрена возможность использования их в качестве источника по истории реформы управления железнодорожным транспортом на рубеже XX-XXI вв.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Министерство путей сообщения РФ, Г.М. Фадеев, реформа железнодорожного транспорта.

Galieva Diana Sagidovna, PhD of History, Associate Professor at the Department of History of Government Agencies and Public Organizations, Russian State University for the Humanities (RGGU), Moscow, Russia.

e-mail: dsgalieva@rggu.ru

MEMOIRS OF THE MINISTER OF RUSSIAN RAILWAY TRANSPORT G.M.
FADEEV AS A SOURCE IN THE HISTORY OF THE RUSSIAN RAILWAY'S
TRANSPORT REFORM AT THE TURN OF THE XX-XXI CENTURIES.

Abstract: The article assesses the memoirs of the First Minister of Russian Railways and the first president of the JSC Russian Railways, G.M. Fadeev, and

considered the possibility of using them as a source for the history of the railway transport management reform at the turn of the XX-XXI centuries.

Key words: railway transport, Ministry of Russian Railways, G.M. Fadeev, railways transport reform.

Осенью 2018 года компания ОАО «Российские железные дороги» праздновала 15-летний юбилей. Тема реформы управления железнодорожным транспортом на рубеже XX-XXI вв. вновь стала актуальной [1]. Это свидетельствует о том, что тема по-прежнему остается в фокусе зрения аналитиков, критиков, исследователей. Как правило, их работы основываются на нормативных актах, статьях в ведомственных периодических изданиях, немногочисленной литературе по самой реформе. В связи с тем, что большая часть работ по проблеме написана экономистами и юристами, к такому виду источника как мемуаристика авторы обращаются нечасто. В то время как мемуары первого министра путей сообщения РФ Геннадия Матвеевича Фадеева – главного актора событий железнодорожной реформы, на наш взгляд, можно по праву считать официальным источником информации по данной проблеме [2]. Да, как и любые мемуары, «Судьба моя – железная дорога» Г.М. Фадеева не лишены субъективизма, вместе с тем, они дают возможность понять, чем был продиктован выбор того или иного решения, принятого руководством отрасли в один из самых непростых периодов для железнодорожной отрасли нашей страны.

Роль Г.М. Фадеева в истории железных дорог новой России переоценить сложно. Пройдя путь от дежурного по путям и дежурного по станции до министра путей сообщения РФ, Г.М. Фадеев сыграл, можно сказать, ключевую роль в реформировании железных дорог – «кровеносной системы» нашей огромной страны, как он сам часто говорил в своих интервью и выступлениях. Так получилось, что он всегда был первым: первым министром путей сообщения РФ, первым президентом ОАО «Российские железные дороги». На плечах этого человека на рубеже XX-XXI вв. лежала огромная ответственность: в условиях распада советского государства, всеобщего кризиса, падения

экономических показателей в стране сохранить железнодорожную отрасль и перестроить ее работу на новые рыночные рельсы. Оценка его работе в указанный период еще становится предметом для обсуждения: сторонники активного проведения реформы обвиняют, что затянул с преобразованиями в отрасли, в то время как критики реформы, как правило, еще советские железнодорожники, наоборот, благодарят Фадеева за сохранение отрасли [3, с. 136; 4, с. 115]. Однако в одном и те, и другие не спорят, подтверждая силу воли и сибирский характер министра путей сообщения.

Как известно, источниковеды делят мемуары на повествовательные, оправдательные, исповедательные и обличительные [5, с. 142]. Мемуары Фадеева носят повествовательно-оправдательный характер. Сам мемуарист пишет: «Мне хотелось быть в этих воспоминаниях откровенным, искренним, и ответственным не только перед современниками, но и перед потомками. Если мои соратники, прочитав эту книгу, одобряют мои действия и решения, а молодежь извлечет для себя какие-то уроки для дальнейшего развития железнодорожного транспорта и экономики страны, значит, подходы и методы преодоления трудностей, что выпали на мою долю, были верными» [2, стр. 12].

Одобрения своих действий ждет автор от читателей. Заканчивается книга приложениями с выступлениями министра на переломном в ходе реформы Всероссийском съезде железнодорожников 17-18 мая 1996 года, его выступлениями в преддверии создания компании ОАО «РЖД» в 2001-2002 гг. и программным выступлением уже президента акционерной компании Г.М. Фадеева на селекторном совещании осенью 2003 г. Все это лишний раз подтверждает – воспоминания министра путей сообщения РФ – это, прежде всего, о реформе, о железнодорожном транспорте, о его людях, и о роли транспорта для Отечества, во имя которого, как утверждает автор, и был сделан выбор на самом беспокойном перегоне истории отечественного железнодорожного транспорта [2, с. 6-7]. В этой связи нельзя не согласиться с писателем В.Г. Распутиным, давшим оценку мемуарам: «книга Геннадия Матвеевича Фадеева представляет собой удивительное исключение из груды “должностной” мемуарной литературы. Исключение прямо-таки разительное.

Ни в чем автору оправдываться не надо <...> и “Судьба моя – железная дорога” точно передает его жизненный и гражданский путь, его мировоззрение от начальных шагов до дважды министра путей сообщения новой России, первого президента Открытого акционерного общества “Российские железные дороги”» [2, с. 275].

Текст мемуаров построен по биографии автора: каждая глава, коих в книге 20, посвящена определенному периоду жизни и работы. Книга обширно иллюстрирована как фотографиями из личного архива, так и фотографиями информационных агентств с различных встреч и совещаний на высшем уровне.

Детству, отрочеству, родителям, выбору пути посвящены первые три главы книги. В первой главе автор углубляется в историю железных дорог, рассказывает о неудачном опыте совмещения государственных и частных интересов на транспорте. В результате мемуарист приходит к выводу, что реформа отрасли была необходима, но проводить ее надо было аккуратно [2, с. 26]. Вторая и третья главы посвящены детству, отрочеству, выбору профессионального пути. Автор с трепетом рассказывает о своей альма-матер – Хабаровском институте инженеров железнодорожного транспорта (ныне Дальневосточный государственный университет путей сообщения), называя его «кузницей для высшего руководства железных дорог» [2, с. 37]. Примечательно, что по окончании университета у будущего министра была возможность продолжить научную карьеру в научно-исследовательском институте в Киеве, но его «влекло живое дело, хотелось на станцию» [2, с. 42-43].

Главы 4-7 книги раскрывают ступени карьерного роста мемуариста. Карьера Г.М. Фадеева достойна восхищения: от дежурного по станции – до начальника станции, далее начальник Красноярской, Восточно-Сибирской, Октябрьской железной дороги. О каждой своей должности он отзывается с трепетом, подчеркивая, что все, кто трудится на железных дорогах страны очень важны, будь то маневровый диспетчер или дежурный по станции. Вместе с тем, очевидно, что автор мемуаров относился серьезно к построению своей карьеры. Министр путей сообщения СССР Б.П. Бещев в 1977 г. бывшему тогда начальником Красноярского отделения Восточно-Сибирской дороги Фадееву

сказал «быть тебе начальником» [2, с. 48-54]. Работу начальником железной дороги министр Фадеев называет «одной из самых почетных должностей в отрасли» [2, с. 67], а годы работы начальником Октябрьской железной дороги – «лучшими годами профессиональной деятельности»: «Ленинградский период работы оказался одним из наиболее сложных, напряженных по характеру производственной деятельности, но это были чудесные годы» [2, с. 79, 107]. В главе, посвященной Октябрьской железной дороге, Фадеев вспоминает, что в ноябре 1982 г. еще будучи начальником Красноярской железной дороги получил предложение занять пост заместителя министра, но отказался, и как пишет сам «спустя десятилетия понял, что принял верное решение» [2, с. 82-83].

Отдельное место в главе про Октябрьскую железную дорогу отведено его взаимоотношениям с А.А. Зайцевым. Именно он сменил Фадеева на посту министра в 1996 г. Очевидно Фадеев так и не смирился с тем, что в самый разгар, практически начало проведения активного этапа реформы, ему нашли замену. Как окажется позднее, президент Б.Н. Ельцин искал реформатора, а стойкий, консервативный, «смело говорящий “можно”, там, где многим казалось нельзя» Г.М. Фадеев на эту роль явно не подходил. Не подошел на эту должность и А.А. Зайцев, бывший министром всего семь месяцев.

Иначе автор вспоминает другого своего преемника - Н.Е. Аксененко. Воспоминания о нем теплые, можно сказать, «отеческие». Пишет Фадеев о том, как будучи начальником Нижнеудинского отделения, вручал ордер на квартиру дежурному по станции Аксененко [2, с. 96].

Начиная с восьмой главы министр вспоминает, как сохраняли министерство, как искали новые пути решения, как реализовывали первые шаги реформы, как боролись за сохранение министерства и отрасли. Заслуживает уважения его откровенная борьба за сохранение отрасли, которую он подробно описывает на страницах мемуаров: о том, как ходил к Б.Н. Ельцину с вопросом о создании МПС России и желанием создать «межгосударственное министерство» в условиях распада Союза [2, с. 123, 125-126]; о том, как боролись за сохранение и берегли от ликвидации и превращения в департамент железных дорог Министерства транспорта Р. Фуде созданное МПС [2, с. 125,

129]. «Уверен, история оценит нашу борьбу за сохранение железнодорожной системы <...> я, честно говоря, шел на все, лишь бы было принято решение о создании МПС России» - вспоминает первый министр путей сообщения Г.М. Фадеев [2, с. 125-126]. Безусловно, результаты реформы управления железнодорожного транспорта свидетельствуют – всё было не зря.

Интересной в этой связи выглядит глава 12 мемуаров, которую автор целиком посвятил истории принятия Федерального закона «О федеральном железнодорожном транспорте» [6]. В этом законе впервые железнодорожные перевозки были отнесены к естественным монополиям, что определяло особые условия развития и функционирования железнодорожного транспорта. Железные дороги и иное имущество транспорта, непосредственно обеспечивающие перевозочный процесс, не подлежали разгосударствлению и приватизации. Кратко всю важность закона для отрасли министр описывает так: «Если бы меня спросили: что вы сделали главное в жизни? – я бы ответил: сохранил отрасль благодаря принятию закона о федеральном железнодорожном транспорте» [2, с. 152].

Отдельное место в мемуарах занимает описание первых шагов по реализации реформы – создание системы фирменного транспортного обслуживания и ее официальное принятие на Всероссийском съезде железнодорожников 17 -18 мая 1996 г. Последнему в книге посвящена целая глава. Это событие стало переломным не только в реформе железнодорожного транспорта России в 1990-е гг., но и в жизни автора. В мае был проведен Съезд, разработана программа развития отрасли до 2005 г., а в августе Г.М. Фадеев был отправлен в отставку с поста министра путей сообщения. Подробно он эти события не описывает, очевидно, еще тяжелы воспоминания: «Годы пройдут, а я этого не забуду. Когда в результате этих боев пришлось мне передать дела своему преемнику А.А. Зайцеву»[2, с. 175]. Новой должностью Генерального секретаря Координационного совета по транссибирским перевозкам бывший министр Г.М. Фадеев остался не очень доволен: «было что-то в этой должности от свадебного генерала» - пишет он в своих мемуарах [2, с. 185].

Однако долго на этой должности Фадеев не задержался. Новый министр путей сообщения Н.Е. Аксененко в марте 1999 г. назначил его начальником Московской железной дороги. Последовали новые успехи: создавали новые пригородные электропоезда, запустили экспресс в Домодедово, «Спутник» в Мытищи, «стали сами рождать новые технологии» [2, с. 199-209].

В 2002 г. Г.М. Фадеев был вновь назначен на пост министра путей сообщения. Шел к завершению активный этап реформирования отрасли, многое из задуманного уже было реализовано. По сути, оставалось только проведение непосредственно передачи хозяйства отрасли из МПС в ОАО «РЖД». Вместе с тем удалось «за год добиться самого высокого уровня в области перевозок за последние восемь лет», возродить Коломенский тепловозостроительный и Новочеркасский электровозостроительный заводы, перепрофилировать Нижнетагильский и Выксунский комбинаты на производство вагонных колес. Как пишет сам автор: «Одним из главных результатов моего вторичного руководства отраслью было решение вопроса реанимации отечественного производства подвижного состава, который через небольшое время, я в этом уверен, будет конкурировать с зарубежной продукцией, причем качеством превосходя ту, которую мы вынуждены были закупать раньше в огромных количествах за рубежом» [2, с. 257-258].

1 октября 2003 г. было создано Открытое акционерное общество «Российские железные дороги». Компания стала правопреемником Министерства путей сообщения РФ. Президентом был назначен Г.М. Фадеев. Своему президентскому сроку в ОАО «РЖД» Фадеев не уделяет особого места в мемуарах. Скорее, в назидание потомкам говорит о необходимости развития отечественных технологий высокоскоростного железнодорожного транспорта и в очередной раз высказывает свои ключевые позиции по реформе [2, с. 264-265]. Да и не в чем ему оправдываться и снова доказывать необходимость и правильность принятых решений за годы работы на посту министра. Овладев всем хозяйством монополиста-гиганта МПС, ОАО «РЖД» стало новой страницей в истории железнодорожного транспорта России. Памятником МПС РФ может служить сохранение железнодорожной отрасли в условиях

нестабильных 1990-х гг. и подготовка более-менее безболезненного ее перехода из-под контроля государственного органа под контроль акционерного общества. Все самые важные мероприятия реформы были проведены под руководством сначала Г.М. Фадеева, а впоследствии его ученика Н.Е. Аксененко. Нельзя не согласиться с поэтом О.Н. Шестинским, чья статья «Защититель» об авторе мемуаров представлена на последних страницах книги: «Ясно одно: без деятелей такого калибра нам не выкарабкаться на широкое, независимое пространство державной жизни» [2, с. 278].

Список источников:

1. Фролова Н. Первый глава РЖД Геннадий Фадеев: без железных дорог страны нет [Электронный ресурс]. Электрон. дан. М. 2019. Режим доступа: <https://ria.ru/20180928/1529497418.html>; Разумный Е. Нужен ли естественным монополиям новый закон [Электронный ресурс]. Электрон. дан. М. 2019. Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2018/08/06/777413-novii-zakon>; Мамонова Е. Поезд набирает ход [Электронный ресурс]. Электрон. дан. М. 2019. Режим доступа: <https://rg.ru/2018/09/30/v-rossii-poiaviatsia-vysokoskorostnye-uchastki-zheleznih-dorog.html>; и др.
2. Фадеев Г.М. Судьба моя – железная дорога. – М.: АСТ-ПРЕСС КНИГА, 2007. – 336 с.
3. Гурьев А.И. Из тупика: история одной реформы. - СПб.: РЖД-Партнер, 2008. – 800 с.
4. Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография. – М.: Издательский Дом «Наука», 2012. – 192 с.
5. Козлов В.П. Второе археографическое обозрение истории России XX века/ В.П.Козлов. – М.: Древлехранилище, 2016.- 288 с.
6. Федеральный закон от 25 августа 1995 г. № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» // СЗ РФ. 1995. № 35. Ст. 3505.