

СИДЕРОДРОМОФИЛИЯ, или тяга к железным дорогам

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ — ЭТО НЕ ПРОСТО РЕЛЬСЫ, ПОЕЗДА И ВОКЗАЛЫ. ЭТО БОЛЕЕ МИЛЛИОНА ЧЕЛОВЕК, КАЖДЫЙ ИЗ КОТОРЫХ, ОТ СТРЕЛОЧНИКА ДО ПРЕЗИДЕНТА ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ», ОБЕСПЕЧИВАЕТ В ГОД ДОСТАВКУ К МЕСТУ НАЗНАЧЕНИЯ В СРЕДНЕМ ТЫСЯЧИ СОГРАЖДАН И ТОННЫ ГРУЗОВ. ОТВЕЧАЯ ЗА НИХ ГОЛОВОЙ, ЗАРПЛАТОЙ И ДОЛЖНОСТЬЮ В ЛЮБОЙ СИТУАЦИИ. А ПРОИСШЕСТВИЯ В ТАКОМ БОЛЬШОМ ХОЗЯЙСТВЕ СЛУЧАЮТСЯ ЧАСТО И НА САМОМ РАЗНОМ УРОВНЕ.

РЕНАТА ЯМБАЕВА, РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

ИСТОРИЯ О 350 ПАРОВОЗАХ Утром 25 мая в Москве отключилось электричество. В 11.10 пропало напряжение на 55 тяговых подстанциях и 120 постах электрической централизации ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). На момент аварии на Московской железной дороге (МЖД) в движении находилось 37 пассажирских поездов, 700 пригородных электричек и 125 грузовых поездов. Все они остановились.

«Ой, да что же происходит-то! — взволнованно кричала в мобильный телефон моя дальняя пожилая родственница, оказавшаяся в одной из электричек. — Когда мы поедим? Или здесь останемся? И не говорят ничего...» По-настоящему громкая связь в поезде ведь тоже не работала. Сразу скажу, что тетушке я ничем не помогла — пока мне удалось связаться с руководством ОАО РЖД, ее электричка уже благополучно добралась до вокзала. Как это было проделано, спустя пару часов рассказал первый вице-президент компании Хасян Зябиров.

«Мы сразу же растащили остановившиеся поезда по станциям тепловозами, — гремел в трубку Хасян Шарифжанович. — Был мобилизован весь парк МЖД — около 500 тепловозов, тогда как в обычном режиме на маневровых работах на дороге задействовано не более 150 машин. Правда, занимались только пассажирскими составами, грузовые пришлось пока бросить, хотя в некоторых из них скоропортящиеся и опасные грузы. Электрички сцепляем по две и отправляем на тепловозной тяге, составы дальнего следования тоже тепловозами доставляем к участкам, где есть электричество, и там прицепляем электровозы. На круглосуточное дежурство вызван весь свободный персонал станций и машинисты тепловозов, включая инструкторов. Отправление и прибытие поездов объявляется по громкой связи. На обесточенных вокзалах, например Павелецком, подключены резервные дизель-генераторы, есть свет, продолжается продажа билетов». Железнодорожные переезды также продолжили работу — в ручном режиме. По старинке, вручную, переводились и стрелки.

Это кажется почти невероятным, но аварий на железной дороге не было, в результате энергошока не пострадал никто из пассажиров и сотрудников компании. Более того, руководство ОАО РЖД уверяло, что в таком авральном режиме компания может работать не день и не два.

«Мы вызвали дополнительно по 50 тепловозов с соседних с МЖД дорог, в целом около 200, — рапортовал Хасян Зябиров. — А еще, между прочим, у нас в резерве стоит 350 работоспособных паровозов. Я уже отдал распоряжение начальнику соответствующего депо, чтобы он был в полной готовности. Паровозы можем затопить в любой момент и в течение часа выпустить на дороги. Скорости, конечно, что у тепловозов, что у паровозов невысокие, так что введен специальный график движения».

Полностью электроснабжение на железной дороге восстановилось в 6.00 26 мая. Тогда компания и отправила по назначению 125 простаивавших на сети товарняков. «Кста-

ти, пять паровозов мы затопили, поставили под пары», — довольно констатировал Хасян Зябиров. Сейчас он уже в ОАО РЖД не работает (с энергокризисом это никак не связано), но, как заверили в компании, 350 паровозов по-прежнему стоят в ее депо в полной боевой готовности.

ИСТОРИЯ О ТРЕХ ПРЕЗИДЕНТАХ Весной мне позвонили из администрации президента России. Чиновник, имя которого не фигурировало ни в одном официальном сообщении и материале СМИ, представился «следящим за железными дорогами» и посетовал, что я «не совсем адекватно отражаю политику государства в отрасли». Оказалось, что речь идет об обнаруженных в моих статьях намеках на то, что совет директоров ОАО РЖД (сплошь состоящий из чиновников) не контролирует работу компании. Честно говоря, я ничего такого не имела в виду, но на всякий случай поинтересовалась: «А разве это не так?» — «Так, — вздохнул мой собеседник. — Но мы работаем и скоро исправим ситуацию».

Властное слово не разошлось с делом. В середине июня президента ОАО РЖД Геннадия Фадеева отправили в почетную ссылку в кресло помощника председателя правительства. Ни одного руководителя на моей памяти не провозжали в отставку столь торжественно. Расширенное заседание правления ОАО РЖД, на котором состоялась передача полномочий, вел лично премьер-министр Михаил Фрадков. Официальные благодарственные речи были щедро разбавлены явно искренними выступлениями сотрудников компании и чиновников — на глазах некоторых из них были абсолютно натуральные слезы. «Дед», как чаще любовно, но иногда и в сердцах называли Геннадия Матвеевича в отрасли, стал настоящей железнодорожной легендой. Профессионал старой закалки, красный директор в лучшем смысле этого слова, он держал систему жесткой, по-настоящему железной рукой. Но времена меняются. «Дед неповторим и неподражаем, это уникальный человек, целая эпоха в отрасли, — вздыхал за дверьми зала заседаний один из топ-менеджеров ОАО РЖД. — Но времена изменились, компании сейчас нужен руководитель иного типа».

Новый глава железнодорожной монополии Владимир Якунин действительно сразу начал воспитывать чиновников по-новому. Через две недели после смены руководства ОАО РЖД впервые за всю историю компании произошел «слив» данных о ее тяжелом финансовом положении. В течение июля топ-менеджеры ОАО РЖД по крупицам подтверждали эту информацию в официальных заявлениях. Пиком негатива стала речь Владимира Якунина на общесетевом селекторном совещании 17 июля. На всю страну, около 1% населения которой работает в ОАО РЖД, глава компании в жестких выражениях заявил о том, что она находится в критическом состоянии.

В результате первый железнодорожник России решил сразу три задачи. Во-первых, обеспечил для себя низкий

старт, после которого легко и приятно рапортовать об успехах. Во-вторых, публично зафиксировал проблему несоответствия реальной жизни макроэкономических прогнозов Минэкономразвития, на базе которых компания вынуждена строить свой утверждаемый государством бюджет. И наконец, создал базу для отказа ОАО РЖД раздувать известпрограмму и финансировать проекты, с которых потом будут снимать сливки частные операторы подвижного состава — например, по разработке новых вагонов.

Правительство отреагировало на смену тактики менеджмента ОАО РЖД легкой оторопью и задержкой избрания нового совета директоров компании на полтора месяца. Рассказывают, что главной причиной задержки стали споры вокруг введения в совет экс-президента Фадеева — президент Якунин был против. В конце концов точку в дискуссии поставил президент Путин. Два президента и экс-президент встретились в конце июля в Ново-Огареве, и Владимир Путин лично представил Геннадия Фадеева как члена совета директоров ОАО РЖД.

Решение ключевых для ОАО РЖД проблем с выделением дочерних обществ смена руководства компании только затянула. Зато администрацию президента вопрос взаимоотношений ОАО РЖД и государства, похоже, теперь не беспокоит. Во всяком случае, мой таинственный собеседник больше не звонил.

ИСТОРИЯ ОБ ОДНОМ МАЛЬЧИКЕ В конце июня с Курского вокзала в Симферополь отправлялись два поезда: украинский скорый — в 15.23, российский пассажирский — полчаса позже. Специальных детских поездов на международных направлениях ОАО РЖД не запускает, поэтому две группы школьников в веселой суете, пугая проводников и пассажиров, грузились в обычные плацкартные вагоны. 107-й пассажирский уже выезжал из Московской области, когда среди ехавших в нем ребят обнаружился «заяц». Двенадцатилетний Саша должен был сесть на украинский скорый, но мальчишку не провозжали взрослые (он сирота и не москвич), он растерялся и прибил к чужой группе. Ситуация сложилась патовая — доверенность на вывоз ребенка из страны оформлена на руководителя его лагеря. По правилам Саше грозила высадка из поезда на границе, в Белгороде, и отправка назад, в столицу.

Выпускающий редактор «Денег» Оля Еременко (у нее в группе, куда попал Саша, ехала на юг дочь) позвонила мне (моя Алена ездила в этот лагерь в первую смену) около одиннадцати вечера. К этому моменту руководители «нашей» группы уже понимали, что своими силами помочь мальчику не могут. Связаться с идущим впереди скорым невозможно, разводил руками начальник 107-го поезда. Честно говоря, я тоже не питала особого оптимизма по поводу Сашиних перспектив. За две недели до этого сменилось руководство ОАО РЖД, компания находилась в подвешенном состоянии, сотрудники нервничали и беспокоились о собственной судьбе.

Тем не менее мне повезло — один из сотрудников центра общественных связей (ЦОС) ОАО РЖД оказался поздним вечером на работе и без возражений включился в решение проблемы отставшего от поезда мальчика. Однако через полчаса подтвердилось, что ситуация почти безнадежна. «Общесетевой связи с поездами нет, — пояснили в ОАО РЖД. — Мы можем позвонить на мобильный начальника нашего состава, но не украинского. А он пересекает границу гораздо раньше». То же сказали и в Министерстве по чрезвычайным ситуациям. От украинских железнодорожников никакого участия наши коллеги из Киева добиться так и не смогли.

«Вы за мальчика не беспокойтесь, — успокаивали представители МЖД. — В Белгороде Сашу встретят, проследят за ним, накормят и отправят в Москву». Но нас такое решение никак не устраивало. У ребенка из далеко не состоятельной семьи, живущего с бабушкой, впервые появился шанс отдохнуть на юге. «Нельзя его возвращать, — в один голос говорили и в Москве, и в поезде № 107. — Он же в лагерь после этого не попадет». «Может быть, попробовать нашим пограничникам объяснить ситуацию, убедить пропустить мальчика, — предлагали в МЖД. — Мы с ними хорошо взаимодействуем». Но при этом прогнозировать реакцию украинских пограничников никто не брался, и вариант отмени как сопряженный со слишком большим риском.

«Время уходит, остался последний шанс, — уже далеко за полночь позвонили мне из ЦОС. — Надо передавать дело транспортной милиции. У нее есть ресурсы, нам недоступные. Но, правда, и контролировать полностью милиционеров мы не можем». Никто уже ни на что не надеялся. Я прикидывала, во сколько нужно встать, чтобы встретить мальчика в Москве и как все-таки его снова отправить в лагерь.

В российском пассажирском Саша, у которого, ко всему прочему, был день рождения, еще до конца не понимая, что ему грозит, боялся, но не плакал. Ребята из нашего лагеря держали его за руки и убеждали, что все будет хорошо. Украинский скорый, в котором сходил с ума от беспоконья потерявшая ребенка руководительница Сашиней группы, приближался к границе. Связи с ним не было.

И тут случилось чудо. У меня зазвонил мобильный телефон. «Значит так, скажи народу в 107-м, чтобы пацан был готов на выход с вещами и ничего не боялся, — инструктировал сотрудник ЦОС. — Все нужно будет сделать быстро и без заминок». Дальше события развивались как в кино.

В районе Белгорода скорый остановился. Через некоторое время рядом встал нагнавший его пассажирский. Несколько человек в форме вбежали в девятый вагон 107-го поезда, схватили в охапку Сашу с рюкзаком и пересадили в другой состав. Руководительница ехавшей в нем группы снова чуть не заплакала — на этот раз от облегчения. В 107-м и дети, и взрослые бурно радовались своей победе.

Украинский поезд сумел нагнать график и прибыл в Симферополь вовремя. Саша отметил свой тринадцатый день рождения на берегу Черного моря. ■

НА 89 ТЫС. КМ РЕЛЬСОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ ПРИХОДИТСЯ ОПЕРАТИВНО РЕШАТЬ САМЫЕ РАЗНЫЕ ПРОБЛЕМЫ — ОТ УДВОЕНИЯ ВВП ДО СПАСЕНИЯ ОТСТАВШИХ ОТ ПОЕЗДА МАЛЕНЬКИХ МАЛЬЧИКОВ

