

Андрей Гурьев

И какие же русские не любили быстрой езды?

История обреченного проекта

Санкт-Петербург
2009

Гурьев А.И.

Г95 И какие же русские не любили быстрой езды? История обреченного проекта / Андрей Гурьев. — СПб.: ООО «Издательско-полиграфическая компания «КОСТА», 2009. — 360 с.

ISBN 978-5-91258-117-5

Книга первого заместителя главного редактора журнала «РЖД-Партнер», доцента кафедры истории ПГУПС, кандидата исторических наук Андрея Ипполитовича Гурьева в живом публицистическом жанре рассказывает о полной драматизма истории проекта строительства Высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва и ее участниках, их качествах, мотивах действий или же, наоборот, бездействий. Автор, работавший в 1990-е годы руководителем пресс-службы Октябрьской железной дороги и являвшийся непосредственным свидетелем событий, ставит себе цель показать, как все было на самом деле, развеяв целый ряд мифов, сложившихся вокруг проекта в те и последующие годы. Книга основана на документальных источниках, а также свидетельствах непосредственных героев этой эпопеи и призвана помочь широкому кругу читателей разобраться в сути вопроса, поскольку планы строительства ВСМ в России сегодня утверждены в государственных стратегических документах и обретают свое второе дыхание.

Рецензенты:

Зайцев А.А., доктор экономических наук, профессор

Ковалев В.И., доктор технических наук, профессор

Осьминин А.Т., доктор технических наук, профессор

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение. Поворочим прошлое?	8
Глава I. Измениться или умереть!	11
Глава II. Я говорю мы	29
Глава III. В пятницу 13-го	53
Глава IV. Не займешь — не построишь	108
Глава V. ТЭО заказывали?	123
Глава VI. Вам куда? Мне в противоположную	147
Глава VII. Все дело — в яме	178
Глава VIII. Песня о «Соколе»	195
Глава IX. Как всегда, своим путем	218
Глава X. Нельзя этого не делать	251
Глава XI. И вот — общественное мнение!	276
Глава XII. 20 лет спустя	311
Глава XIII. Causa prima	331
Эпилог. Завтра будет вчера?	344
Хронология	347
Именной указатель	354

Русские долго запрягают, но потом никуда не едут.
Просто запрягают и распрягают, запрягают и распрягают.
Это и есть наш особый путь.
Григорий Горин

Ждут своего времени только те,
для кого оно никогда не наступит.
Григорий Ландау

Дорогие друзья!

Насколько я знаю, эта книга изначально не являлась ничьим заказом, а была написана в результате личной инициативы самого автора — известного в деловых транспортных кругах петербургского журналиста и историка Андрея Гурьева. Тем с большим интересом я ознакомился с этой работой и с удовольствием рекомендую прочесть ее широкому кругу читателей, а особенно тем, кто хотел бы более четко сформировать свою позицию по поводу проекта Высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва–Санкт-Петербург».

Тема строительства специализированных ВСМ в России является сегодня более чем актуальной, при этом у нее весьма неоднозначная в глазах общественного мнения история. Задачу прояснить ситуацию и добыть достоверные знания по этому вопросу и поставил себе автор. Результат получился, как мне кажется, заслуживающим пристального внимания многих категорий российских граждан: политиков, бизнесменов, представителей общественных организаций, специалистов-транспортников и, разумеется, пассажиров.

В книге хорошо показано, что идея строительства в нашей стране специализированных высокоскоростных магистралей возникла отнюдь не сегодня и, конечно же, не по чьей-то прихоти. Это была явная жизненная потребность создания принципиально нового транспортного продукта.

«Железные дороги должны измениться или умереть!» — такой впечатляющий лозунг был выдвинут на прошедшем в 1989 году в Москве Конгрессе Международного союза железных дорог, где разговор шел, прежде всего, о том, что стальным магистралям всего мира необходимо коренным образом перестроить свою работу и стать клиентоориентированными, инвестиционно привлекательными, гибко реагирующими на спрос, открытыми к инновациям рыночными компаниями.

Все это, несомненно, предполагало радикальное повышение скоростей движения пассажирских поездов, которое сопровождалось бы качественным ростом сервиса и безопасности. Именно этим требованиям и отвечали высокоскоростные магистрали, впервые появившиеся в Японии в 1964 г., а в Европе в 1981 г. Также и в МПС СССР работа

по созданию ВСМ началась еще в конце 1960-х годов, однако, к сожалению, не была доведена по определенным объективным и субъективным причинам до реальных результатов.

Сегодня, чтобы не повторять совершенных ошибок и добиться реализации принятых в этой сфере планов, надо, безусловно, знать историю вопроса. В книге вы найдете как большое количество достоверных, выстроенных в четкие причинно-следственные связи фактов, почерпнутых из документальных источников, так и массу интересных свидетельств и суждений людей, непосредственно причастных к проекту. Разумеется, с одной частью высказываемых экспертами и самим автором оценок большинство читателей легко согласится, а с другой — многие, возможно, захотят с интересом подискутировать. Это естественно. Кстати, полемика по тем или иным конкретным аспектам проблемы ведется и на страницах самой книги, так как автор позволяет свободно высказываться представителям разных позиций и менталитетов, в то же время не скрывая и своих гражданских симпатий.

Не может не импонировать прежде всего то, что в работе делается серьезная попытка честно, профессионально и компетентно добраться до истоков проблемы: социально-исторических, экономических, экологических, технических, ценностных, личностных и др. При этом драматургия повествования раскрывается здесь зачастую через борьбу идей, интересов и побудительных мотивов основных героев, что придает книге особый живой колорит. В целом же некий творческий сплав научных, публицистических и литературных подходов автора делает книгу интересной, полезной и, несомненно, востребованной.

Если же говорить о той позиции, которую занимает в рамках поднимаемой проблемы ОАО «Российские железные дороги», то она во многом созвучна точке зрения автора и других высказывающихся на страницах книги сторонников ВСМ. Для нас совершенно очевидно, что высокоскоростное движение на железнодорожном транспорте пользуется сегодня в развитых странах растущим спросом, и быть ему в России или нет — вопрос полностью решенный. Конечно, быть!

Необходимость строительства ВСМ как современного транспортно-продукта зафиксирована в ряде федеральных и отраслевых Стратегий, а в ОАО «РЖД» созданы и работают специальные подразделения, которые совместно с нашими российскими и зарубежными партнерами активно ведут подготовку по реализации таких проектов, в первую очередь на маршруте Москва–Санкт-Петербург–Хельсинки. Нет необходимости лишний раз повторять и то, что строительство высокоскоростных дорог придаст импульс появлению целого ряда новых прорыв-

ных технологий в смежных отраслях отечественной промышленности. Значение таких процессов для повышения конкурентоспособности экономики нашей страны просто трудно переоценить.

Разумеется, в подобных проектах необходимы не только политическая воля и технические решения, но и широкая общественная поддержка. Искренне надеюсь, что настоящая книга будет способствовать значительному увеличению числа активных сторонников ВСМ, а у ряда сегодняшних противников таких проектов во многом снимет имеющиеся пока еще у них вопросы и опасения.

С наилучшими пожеланиями,
Владимир Якунин,
доктор политических наук,
президент ОАО «Российские железные дороги»



Введение

Поворошим прошлое?

Прошедшее нужно знать не потому, что оно прошло,
а потому что, уходя, не умело убрать своих последствий.

Василий Ключевский, русский историк

Не понимаю, зачем заниматься злословием.

Если хочешь насолить кому-нибудь,
достаточно сказать о нем какую-нибудь правду.

Фридрих Ницше, немецкий философ

Где не погибло слово, там и дело еще не погибло.

Александр Герцен, русский публицист

Однажды в 1989 году, то есть еще в эпоху всевозможных дефицитов и очередей, проектировщику Высокоскоростной железнодорожной магистрали, директору института Ленгипротранс Льву Данильчику был задан такой вопрос: «Каким, по Вашему мнению, будет путешествие из Ленинграда в Москву в середине XXI века?».

Он ответил: «Я буду более оптимистичен и скажу про жителей первого десятилетия, а не середины будущего века. Пассажиру не придется заранее заказывать билет и справляться о расписании. Он придет на вокзал, займет место в одном из экспрессов, которые утром будут отправляться по Высокоскоростной магистрали в Москву через каждые 10–15 минут, здесь же приобретет билет и уже через 2,5 часа, к началу рабочего дня, будет в столице». Задавший вопрос журналист не преминул традиционно по-некрасовски вздохнуть: «Жаль только, что в эту пору прекрасную жить не придется ни мне, ни тебе»¹.

И что же? На дворе заканчивается первое десятилетие XXI века, слава богу, участники того диалога живы и здоровы, однако при этом никакой Высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва так и не появилось. Зато родились различные мифы и

домыслы, имеющие зачастую с реальной действительностью очень мало общего.

Всем известен крылатый риторический вопрос Н.В. Гоголя: «И какой же русский не любит быстрой езды?». Но если высокоскоростную дорогу 20 лет строили-строили, но так ничего и не построили, значит, кто-то все-таки этому препятствовал? Кто же? Конкретные люди? Организации? Злой рок? Может быть, просто объективные обстоятельства? Кто мог не хотеть появления, казалось бы, блага из благ — современной, скоростной, экологически чистой, комфортной, безопаснейшей из всех существующих на свете дорог — и, главное, где? В России! В этой поистине непроездной стране, в которой бездорожье традиционно считается национальной бедой.

В 1990-е годы, когда ВСМ была еще у всех на слуху, публицисты часто писали, что Россия с ее-то просторами буквально «обречена» на строительство и использование высокоскоростных магистралей и лишь застойный период советской эпохи не давал здесь развернуться по-настоящему. Однако радикально менялись порядки, а никакого нового транспортного высокоскоростного продукта так и не получилось. Наоборот, обреченным оказался как раз сам проект ВСМ.

Так кто же все-таки и почему не любил в России в предшествующие годы быстрой езды? Почему все получилось так медленно и печально? Что представляли собой те герои, которые конкретно участвовали в этих событиях по обе стороны баррикад? Какие ими двигали мотивы? Какие особенности национального строительства привнесли они в этот проект? А, может быть, дело заключалось вовсе не в национальных, а в чисто личных началах или же, наоборот, в неких государственных интересах? Проследим эту драматичную и поучительную историю в ее наиболее характерных сюжетах, чтобы, по крайней мере, восстановить правду. Которая, возможно, поможет не делать ошибок и быть более бдительными тем, кто все же будет когда-нибудь реально строить эту дорогу.

Вместе с тем, как известно, любое историческое повествование получает научную, публицистическую, художественную или иную значимость лишь тогда, когда несет в себе определенные оценки. А для этого необходимо придерживаться той или иной системы ценностей с внятным разграничением того, что лучше, а что хуже. Автор в этом смысле готов четко декларировать, что с его точки зрения, лучше делать, чем разговаривать, иметь, чем завидовать, строить, чем ходить с плакатами.

¹ Октябрьская магистраль. 1989. 16 июня.

И лучше совершать путешествие из Петербурга в Москву быстро, днем и с комфортом, нежели потихоньку, в ночи и под сопровождение всего того, что исходит от невзыскательных на сей счет попутчиков.

А пока — приятного путешествия по страницам истории «обреченного» проекта!

Глава I

Измениться или умереть!

Роялисты, либералы, бонапартисты, словом, все сходились на одном: «Так дальше жить нельзя!».

Лависс и Рембо, «История XIX века»

Только начали жить хорошо —
и деньги кончились.

Русская поговорка

Почитание почти всегда кончается
оскорблением того, кого почитали.

Андре Моруа, французский писатель

1

Первые идеи о создании в СССР специализированных высокоскоростных железнодорожных линий стали высказываться в конце 1960-х годов. К этому времени уже было ясно, что построенная в 1964 году в Японии первая ВСМ¹ со скоростью движения поездов 210 км в час отлично себя показала и явилась настоящим прорывом в мировой железнодорожной практике. Более того, дорога стала просто национальной гордостью японцев, о чем свидетельствовала надпись на мемориальной стеле в Токио: «Новая линия Токайдо. Результат мудрости и усилий японского народа. Токио–Син-Осака, 515 км. Начало работ — 20.04.1959. Открытие движения — 01.10.1964». Этот успех предопределил дальнейшее развитие высокоскоростного движения в Японии, и в 1972 году здесь была пущена в эксплуатацию линия Осака–Хаката протяженностью 553 км со скоростью движения уже 250 км в час. При этом параллельно шло и создание высокоскоростного подвижного состава. К 1962 году было изготовлено два новейших электропоезда, и в следующем году в Японии была достигнута скорость 256 км

¹ Согласно принятой сегодня в мире и в России классификации, высокоскоростными железнодорожными магистралями (ВСМ) принято называть такие, на которых поезда обращаются со скоростью выше 200 км в час.

в час. В 1964 году начался серийный выпуск электропоездов, получивших обозначение 0 (ноль)¹.

В СССР, который еще со времен дореволюционной России по праву считался великой железнодорожной державой, ситуация в смысле скоростей движения поездов была следующей. Витриной советских железных дорог являлась линия Ленинград–Москва. В 1960-е годы здесь ходил самый быстрый в стране дневной поезд «Аврора» с чешским электровозом ЧС-2, развивавший на ряде участков скорость 160 км в час. За счет увеличения протяженности таких участков шла постоянная борьба за минуты. Так, в 1963 году время нахождения в пути составляло 5 час. 27 мин., в 1964 году — 5 час. 20 мин., а в 1965 году сократилось до 4 час. 59 мин.² (После чего уже не уменьшалось, а, наоборот, с 1975 г. увеличивалось и в 2009 г. составляло 5 час. 30 мин.)

Становилось очевидно, что дальнейшее увеличение скорости между российскими столицами делается практически невозможным ввиду существования здесь большого количества грузового, пригородного и пассажирского движения. Ярким примером этого являлся тот факт, что выпущенный в 1974 году на Рижском вагоностроительном заводе и завершивший в 1976 году испытания высокоскоростной электропоезд ЭР200, рассчитанный на скорость 200 км в час, впоследствии 8 лет (!) простоял «под забором», то есть без регулярной эксплуатации, главным образом потому, что из-за него приходилось снимать слишком много графиковых ниток других поездов.

В 1969–1974 гг. по заданию Министерства путей сообщения СССР ряд научно-исследовательских и проектных организаций во главе с ЦНИИ МПС (в последующие годы ВНИИЖТ) провели комплекс работ по изучению дальнейших путей повышения скоростей движения на железных дорогах страны. Проектом руководили ученые Б.Э. Пейсахзон, Н.И. Бещева, Н.В. Колодяжный и др. Результаты исследований были обобщены в специальном докладе, а чуть позже опубликованы в фундаментальной монографии «Высокоскоростное пассажирское движение», не утратившей своего научного значения и по сию пору. В исследовании, в частности, был сделан вывод, что для дальнейшего

увеличения скоростей движения поездов может дать существенный эффект специализация линий, основанная на принципе преобладания пассажирского или грузового движения. При этом авторы указывали, что наибольшая интенсивность пассажирских перевозок имеется у нас на таких направлениях как Москва–Ленинград, Москва–Харьков–Ростов, Москва–Харьков–Лозовая–Симферополь, Москва–Минск–Брест, но особенно большое количество пассажиров направляется из районов Центра на курорты Крыма и Кавказа.

«Исследования показали, что сооружение специальной линии Москва–Юг протяженностью 1500–2000 км может быть одним из основных вариантов, подлежащих рассмотрению», — таков был один из центральных выводов научной работы. Максимальная скорость на новой дороге предусматривалась 250 км в час. Ее стоимость была определена в 2 млрд руб. При этом ученые рекомендовали использовать сочетание новой магистрали с действующей линией Москва–Ленинград, которую предлагалось реконструировать до скорости 200 км в час — предельной, которой, по мнению авторов, можно было добиться на действующих линиях без строительства отдельных высокоскоростных магистралей¹. Речь о строительстве новой ВСМ на этом направлении пока еще не шла.

В конце 1975 г. в МПС состоялось рассмотрение данных предложений, и пленум Научно-технического совета признал целесообразным разработать в десятой пятилетке (1976–1980 гг.) технико-экономическое обоснование по выполнению научно-исследовательских работ, связанных с организацией высокоскоростного движения в направлении Москва–Юг. При этом в служебных материалах констатировалось: проведенные научными учреждениями МПС исследования и зарубежный опыт показывают, что для освоения массовых пассажирских перевозок дальнего следования эффективным является создание специальных железнодорожных линий, обеспечивающих реализацию высоких скоростей движения поездов (250 км в час и более)².

Однако в это время в СССР активизировались процессы внутреннего разложения социалистической системы, которая вне сталинских репрессивных методов управления являлась мало восприимчивой

¹ Киселев И. Первая высокоскоростная магистраль // Железные дороги мира. 2004. № 9.

² Высокоскоростное пассажирское движение (на железных дорогах). Под ред. Н.В. Колодяжного. М., 1976. С. 19.

¹ Там же. С. 19, 22, 371.

² Проблема высокоскоростного движения // Железнодорожный транспорт. 1976. № 1.

к научно-техническому прогрессу и вообще экономически неэффективной. Всякие планы, связанные с крупными инвестициями, стали нереальны.

Между тем в 1982 году в Японии были построены еще две высокоскоростные линии сети Синкансен: Токио–Мориоко (496 км) и Омия–Ниигата (270 км). Также началось строительство ВСМ и в Европе. Во Франции еще с 1967 года на линии Париж–Тулуза был введен в эксплуатацию поезд «Капитоль», который на отдельных участках развивал скорость 200 км в час. С 1968 года здесь осуществлялась программа исследований по сооружению ВСМ со скоростью 300 км в час. На основе полученных результатов к 1976 году был разработан проект первой французской ВСМ «Юго-Восток» Париж–Лион (410 км), и в 1981 году дорога была запущена в эксплуатацию с поездами TGV. В 1970–1980-е годы в той или иной стадии находилось проектирование и строительство ВСМ и высокоскоростных поездов в Германии, Италии, Испании и др.¹

Наряду с этим в СССР в 1984 году, то есть когда в мире уже штатно ездили со скоростями 250–300 км в час, вышел на регулярную эксплуатацию и ЭР200. Он стал курсировать один раз в неделю (очевидно, для показухи) между Москвой и Ленинградом, развивая на ряде участков скорость 200 км в час и покрывая расстояние в 650 км за 4 часа 38 мин. В 1991–1994 гг. было изготовлено еще два состава ЭР200, после чего такие поезда больше уже не выпускались.

2

Горбачевская перестройка провозгласила: «Так жить нельзя!». Начались попытки ускорения научно-технического прогресса, и железнодорожный транспорт не остался в стороне. В 1987 г. решили вернуться к проекту Высокоскоростной магистрали Москва–Юг, или Центр–Юг. Работы возобновились, причем помимо МПС к ним были подключены Государственный комитет по науке и технике (ГКНТ), Госплан, Академия наук СССР и другие организации. Речь шла теперь уже о скоростях 300–350 км в час. Головной организацией по проблеме являлся ВНИИЖТ, а координатором работ — первый заместитель директора института,

¹ Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт в прошлом, настоящем и будущем. Т. 1. СПб., 2001. С. 189–223.

доктор технических наук, профессор Евгений Сотников¹. (К сожалению, Евгений Александрович отказался встретиться с автором и лично прокомментировать свое участие в проекте ВСМ, передав через посредника: «Пусть задают вопросы Большакову², а я уже все сказал». По словам посредника, Сотников тяжело пережил драму неудачи проекта и не хотел лишний раз беречь себе раны.)

В начале 1988 года появились его первые обобщающие печатные работы по данной теме. В частности, Сотников писал, что в программе коренной модернизации железнодорожного транспорта, которая разрабатывается в соответствии с решением Политбюро ЦК КПСС, необходимо предусмотреть меры по совершенствованию организации пассажирских перевозок. «Важнейший путь решения этой проблемы — создание высокоскоростных специализированных магистралей для пассажирских перевозок со скоростями движения поездов до 300–

¹ Сотников Евгений Александрович родился в 1935 г. Окончил ЛИИЖТ. С 1962 по 1964 гг. — начальник станции Ленинград–Сортировочный–Московский. Далее работал во ВНИИЖТе: заведующим лабораторией, заведующим отделением управления перевозочным процессом, первым заместителем директора института. С 1991 по 2001 гг. — заместитель генерального директора РАО ВСМ. С 2001 г. — главный научный сотрудник ВНИИЖТа. Д. т. н., профессор, Заслуженный деятель науки и техники, лауреат Премии Совета министров СССР, автор многих книг и статей.

² Большаков Алексей Алексеевич родился в 1939 г. в Псковской области. Окончил Ленинградский электротехнический институт связи им. М.А. Бонч-Бруевича, Институт управления Академии народного хозяйства при Совете министров СССР. С 1962 г. работал техником, инженером на оборонном предприятии. С 1966 г. — начальник отдела, главный инженер Опытного завода Ленинградского научно-исследовательского радиотехнического института. В 1973–1975 гг. — директор завода «Волна». В 1975–1978 гг. — заместитель генерального директора НПО им. Коминтерна. В 1978–1988 гг. — генеральный директор НПО «Дальняя связь». С апреля 1988 г. — заместитель, первый заместитель председателя Исполкома Ленинградского городского Совета — председатель Плановой комиссии. В июле–октябре 1991 г. — председатель Комитета по экономическому развитию мэрии Санкт-Петербурга. С ноября 1991 г. — генеральный директор РАО «Высокоскоростные магистрали». В ноябре 1994 г. был назначен заместителем Председателя Правительства РФ по вопросам сотрудничества со странами СНГ, являлся председателем Межгосударственного комитета по экономике СНГ. С августа 1996 г. по март 1997 г. — первый заместитель Председателя Правительства РФ. С 1997 г. председатель Попечительского совета Фонда развития Санкт-Петербурга и Северо-Западного региона. С 1998 г. председатель совета директоров ОАО МНПО «Полиметалл» (г. Санкт-Петербург). С 2000 по 2005 г. председатель Наблюдательного совета РАО ВСМ.

350 км в час. <...> Наиболее перспективным для строительства ВСМ является направление Центр–Юг от Москвы в районы Крыма, Северного Кавказа и Черноморского побережья Кавказа. В высокоскоростной полигон включается и линия Ленинград–Москва», — констатировал ученый. При этом он прогнозировал: «Предположительно первый этап сооружения высокоскоростных железнодорожных линий в СССР должен завершиться сооружением к 2000 г. линий Москва–Харьков–Минеральные Воды, Черноморское побережье Кавказа общей протяженностью около 2500 км. Дальнейшее развитие высокоскоростного полигона может осуществляться на наиболее загруженных пассажирскими перевозками направлениях, в том числе связывающих европейскую часть СССР со странами — членами СЭВ и западноевропейскими государствами. К их числу относятся направления Москва–Минск–Брест, Москва–Ленинград–Лужайка, Москва–Киев–Чоп, Москва–Киев–Унгены, Москва–Свердловск–Новосибирск. Общая длина высокоскоростного полигона в перспективе должна составить около 10 500 км»¹.

То есть истоки проекта строительства отдельной специализированной ВСМ Ленинград–Москва мы находим именно у Евгения Сотникова, который мыслил ее сначала как часть общей линии Центр–Юг, причем создаваемую не на первом, а, наоборот, на последующем этапе.

В работах Сотникова были представлены важнейшие обоснования по всем основным разделам высокоскоростной тематики: социально-экономическое значение ВСМ для страны, технические возможности ее создания, экологические преимущества по сравнению с другими видами транспорта и др. При этом, учитывая происходящие в СССР коренные общественные преобразования, Сотников большое внимание уделил вопросам финансирования строительства ВСМ, предусмотрев весьма разветвленную и разнообразную по своему инструментарию систему инвестиций. Сюда входили государственные вложения на прямой либо возвратной основе из союзного, ведомственных, республиканских, областных и городских бюджетов, частные капиталы заинтересованных отраслей и предприятий, в том числе иностранных, и другие источники.

¹ Сотников Е.А. Создание специализированных высокоскоростных магистралей — важное направление развития пассажирских сообщений // Вестник ВНИИЖТ. 1988. № 3.

Особо необходимо обратить внимание на такое предложение: «Следует подумать и о привлечении средств населения, организовав, например, выпуск долгосрочного займа или продажу акций с последующей выплатой средств из получаемого дохода от эксплуатации линии. Этапный ввод линии, например, сначала до Курска, потом до Харькова и так далее позволит начать выплату по займу уже через 3–4 года после начала строительства линии»¹. Таким образом, идея привлечения инвестиционного капитала для ВСМ через акционирование активов и выпуск облигационного займа была высказана уже в 1987–1988 годах и в дальнейшем получала свое развитие и конкретизацию.

При разработке планов строительства в России ВСМ прежде всего изучался иностранный опыт — как по печатным источникам, так и путем непосредственного ознакомления. О такой поездке автору рассказал, например, один из самых авторитетных транспортников на постсоветском пространстве Нигматжан Исингарин²: «В конце 1986 года я был назначен заместителем Министра путей сообщения СССР. Курировал вопросы проектирования, строительства, путевое и ряд других хозяйств. Где-то в начале лета 1988 года меня пригласил к себе министр Николай Семенович Конарев и предложил возглавить делегацию ученых из ВНИИЖТа, выезжающую во Францию для изучения опыта строи-

¹ Там же.

² Исингарин Нигматжан Кабатаевич родился в 1941 году. В 1964 г. закончил Уральский электромеханический институт железнодорожного транспорта. Служил в Советской армии. Работал электромехаником, инженером, главным инженером, начальником Целиноградской дистанции сигнализации и связи, начальником отдела Целиноградского отделения дороги. С 1972 г. — начальник технического отдела — заместитель главного инженера Казахской железной дороги, с 1977 г. — главный инженер Целинной железной дороги. В 1984 году окончил Академию народного хозяйства при Совете министров СССР по специальности «экономика», защитил кандидатскую диссертацию. С 1984 г. — начальник Целинной железной дороги. В 1986–1989 гг. — заместитель министра путей сообщения СССР. Затем работал начальником Алма-Атинской железной дороги. С 1991 г. — министр транспорта Казахстана. В 1994–1997 гг. — первый заместитель премьер-министра Казахстана. Далее работал председателем Интеграционного комитета Таможенного союза пяти государств, заместителем генерального директора Евразийского экономического сообщества. В 2002 г. организовал и возглавил исследовательско-внедренческий центр «Экономтранс консалтинг». Является председателем Ассоциации национальных экспедиторов Казахстана, председателем Ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров). Доктор экономических наук. Главный редактор научно-технического журнала «Магистраль», автор многих книг и статей.

тельства и эксплуатации высокоскоростной магистрали. Мы проехали по высокоскоростной железной дороге Париж–Лион, побывали на заводе компании Альстом, где строился подвижной состав. Увидели, как начинается строительство тоннеля под Ла-Маншем, в общем, многое нам удалось увидеть, узнать. По возвращении доложили министру, написали отчеты, провели конференцию во ВНИИЖТе. Таким образом, мы в какой-то мере явились пропагандистами идеи строительства высокоскоростной магистрали в Советском Союзе».

В результате работы Сотникова с причастными под патронатом ГКНТ была сформулирована Государственная научно-техническая программа «Высокоскоростной экологически чистый транспорт», утвержденная Постановлением Совета Министров СССР № 1474 от 30 декабря 1988 г. В ней были определены задачи создания принципиально новых технологий транспортирования и средств наземного транспорта с высоким уровнем безопасности, комфортабельности и экологической чистоты. Программа предусматривала проработку трех основных направлений: железнодорожная система и технические средства для пассажирских перевозок со скоростью до 350 км/ч, транспорт на магнитном подвешивании и экологически чистый автомобиль.

3

В МПС началась работа по проблеме создания Высокоскоростной магистрали Центр–Юг (Москва–Харьков–Крым, Кавказ). Во ВНИИЖТе и других научных учреждениях определялись технико-экономические и эксплуатационные параметры ВСМ. 11 января 1989 года в газете «Гудок» был объявлен конкурс на лучшие разработки новых технических средств и обеспечение оптимального положения и параметров высокоскоростной магистрали под скорости 350 км в час и выше. В объявлении указывалось, что принимаются предложения (программы) научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ для решения проблем, связанных с созданием технических средств для ВСМ. За лучшие предложения, комплект документации, технический проект, опытный образец и т. д. предусматривались денежные вознаграждения¹.

¹ Гудок. 1989. 11 января.

Лев Данильчик¹, работавший в то время, как уже упоминалось, директором Ленгипротранса, впоследствии рассказал автору, что события развивались следующим образом: «Когда Госкомитет по науке и технике делал эту программу, мы в Ленинграде об этом практически ничего не знали, потому что в ней рассматривалось направление Центр–Юг. Когда уже вышло Постановление и об этом узнал начальник Октябрьской железной дороги Анатолий Александрович Зайцев², он мне звонит, заводит речь об этом проекте и говорит: “Слушай, нас ведь обходят! Хотят делать высокоскоростное движение от Москвы на Юг, а мы, выходит, в стороне. Надо побороться. Давай, подключайся вместе с ЛИИЖТом и напишем записку, что предлагаем ВСМ строить прежде всего между Ленинградом и Москвой”. Я, естественно, согласился, было написано письмо, и Зайцев съездил с ним в Москву прозондировать почву. Там в ГКНТ ему сказали, что постановление Совмина, конечно, изменить крайне трудно, но подсказали хитроумный ход. Дескать, а почему под Центром в данном контексте надо понимать именно Москву? Зайцев стал в МПС и везде эту идею продвигать, и в итоге удалось так повернуть дело, что под Центром решили подразумевать более широкий регион Ленинград–Москва, а головным участком Высокоскоростной железнодорожной магистрали избрать именно полигон между двумя столицами. Мы в наших соображениях высказали такую идейку, что

¹ Данильчик Лев Николаевич родился в 1928 г. в Белоруссии. Окончил ЛИИЖТ, с 1953 г. работал на разных должностях в Ленгипротрансе, в том числе с 1971 по 1994 гг. — директором (генеральным директором) института. В период 1978–1992 гг. избирался депутатом Ленинградского городского совета, возглавлял комиссию по транспорту и связи. С 1971 г. являлся доцентом ЛИИЖТа по кафедре изысканий и проектирования железных дорог. Заслуженный строитель РСФСР. В настоящее время — директор Музея Ленгипротранса.

² Зайцев Анатолий Александрович родился в 1940 году в Ленинградской области. Окончил Лодейнопольский техникум железнодорожного транспорта, ЛИИЖТ, Высшую партийную школу. Работал кочегаром паровоза, помощником машиниста тепловоза, бригадиром, мастером, начальником отдела, начальником локомотивного депо Кандакшского, вторым, затем первым секретарем Кандакшского горкома КПСС. С 1984 по 1986 г. — начальник Мурманского отделения Октябрьской железной дороги. В 1986–1987 гг. — главный ревизор ОЖД по безопасности движения. С 1987 по 1996 г. — начальник Октябрьской дороги. С августа 1996 г. по апрель 1997 г. — министр путей сообщения РФ. С мая 1997 г. по май 1998 г. — начальник Октябрьской дороги. Депутат Законодательного собрания Ленинградской области (с 1997 г.), председатель постоянной бюджетной комиссии. Доктор экономических наук, профессор.

прежде чем куда-то далеко на юг ехать с высокими скоростями, надо же сначала поэкспериментировать где-то, и где же это делать, как не на участке Москва–Ленинград? Здесь ведь и пассажиропоток выше, причем, что очень важно, много ездят в командировки. Все это было принято, и наш институт получил задание по этому проекту»¹.

Сам Анатолий Зайцев рассказал о своем вовлечении в проект так: «Когда я стал работать начальником Октябрьской дороги, то, естественно, для меня открылись многие проблемы, которые были не видны с позиций начальника Мурманского отделения. И практически на первое место вылезал вопрос: что делать с линией Ленинград–Москва? Потому что здесь был очень густой график и разнородные поезда: пассажирские, пригородные, грузовые, причем обычные ночные было нельзя разгонять быстрее, так как они должны находиться в пути порядка 8 часов для комфорта пассажира. А грузовых — под самую завязку, и все это на одной линии. Это было даже с точки зрения безопасности плохо, не говоря уже о наращивании объемов движения или повышении скоростей. Тем не менее, что-то пытались делать, и еще при начальнике дороги Владимире Васильевиче Чубарове была разработана такая толстая папка материалов — План мероприятий для повышения скоростей. Но когда запустили ЭР200, для всех уже было очевидно, что он никаких проблем не решает и нужны гораздо более радикальные меры. Учитывая, что в то время нельзя было говорить ни о каком капитале, кроме как о государственных капитальных вложениях, мы, конечно, все свои взоры обращали в Госплан и давали туда предложения, пытались выбивать ресурсы и средства. Правительство наши проблемы понимало, и проводилось очень много всяких совещаний, на которых МПС доказывало, что железные дороги давно уже свою провозную способность полностью исчерпали и в этой ситуации говорить о каком-то дальнейшем развитии пассажирского движения без серьезных вложений просто бессмысленно. И, конечно, мы крайне обрадовались, когда в самом конце 1998 года появилось Постановление Правительства, в котором предусматривалось создание экологически чистых видов транспорта и в том числе была подпрограмма по железнодорожному транспорту. Там указывалось, что новую высокоскоростную линию следует организовать на полигоне Москва–Сочи и Крым. Мы были

¹ В случае отсутствия ссылок на подобного рода цитаты подразумевается личная беседа автора с участником событий.

несколько озадачены, почему в проект не попал участок Ленинград–Москва, стали обращаться по этому поводу в МПС и другие органы власти, и нас услышали».

Поскольку Зайцев являлся затем долгие годы практически душой проекта ВСМ Санкт–Петербург–Москва, следует сразу сказать об этом человеке несколько характеризующих его слов. Думается, автора поддержат очень многие бывшие подчиненные Анатолия Александровича: нечасто можно встретить большого начальника, с которым работалось бы так хорошо и даже весело. Невысокого роста, он бывал, как правило, всегда энергичен, оживлен, ироничен, доброжелателен, демократичен. Ему были совершенно не свойственны начальнические спесь и высокомерие. Зайцев имел широкий кругозор и совершенно не страдал нередко встречающейся у железнодорожников отраслевой ограниченностью. На любую проблему он смотрел с размахом, по-светски и даже несколько разбрасывался своими идеями, планами и инициативами. В 80-е годы он стал кандидатом, а в 1995 г. и доктором экономических наук.

При работе с Зайцевым у подчиненных никогда не было ощущения некоего постоянно висящего дамоклов меч, как, например, с Г.М. Фадеевым¹. Конечно, Анатолий Александрович тоже обладал административным талантом и умел строго спрашивать, устраивал когда надо взбучки, наказывал, но он при этом никогда не распекал, не унижал

¹ Фадеев Геннадий Матвеевич родился в 1937 году в г. Шимановске Амурской области. Окончил Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта. Работал дежурным по путям станции Тайшет Восточно-Сибирской железной дороги, маневровым диспетчером, дежурным по станции, главным инженером станции, начальником отдела движения отделения дороги. С 1967 по 1977 г. — начальник Нижнеудинского, Тайшетского и Красноярского отделений ВСЖД. Затем первый заместитель начальника дороги, с 1979 по 1984 г. — начальник вновь образованной Красноярской железной дороги. С 1984 по 1987 г. возглавлял Октябрьскую железную дорогу. В 1987 г. назначен заместителем министра путей сообщения СССР, в 1988 г. — первым заместителем министра. 20 января 1992 г. стал министром путей сообщения РФ. В 1990 г. избран народным депутатом РСФСР по Красноярскому округу, был членом Верховного Совета. В июле 1996 г. освобожден от должности министра и до марта 1999 г. работал генеральным секретарем Международного координационного совета по транссибирским перевозкам. Далее — начальник Московской железной дороги. В январе 2002 г. вновь назначен министром путей сообщения РФ. С 22 сентября 2003 г. по 14 июня 2005 г. — президент ОАО РЖД. В 2005–2007 гг. — помощник Председателя Правительства РФ. С 2003 г. по 2008 г. — член Совета директоров ОАО РЖД.

морально человека, а скорее эмоционально досадовал, что тот или иной товарищ оказался таким олухом и разгильдяем, которому, как говорится, простого дела доверить нельзя. Например, проводя разбор хода строительства какого-нибудь объекта или внедрения новой системы, Зайцев мог воскликнуть: «Мужики, такую вашу мать! Вот мне просто неинтересно с вами работать! Неинтересно работать, вы понимаете! Деньги выделены, времени было — до хрена и больше, чего вам еще не хватало? Почему еще конь не валялся?» и т. д.

Если же говорить о журналистах, то те из них, которые в бытность Зайцева начальником Октябрьской дороги входили в пул, освещавший ее работу, запомнили этот период как один из наиболее интересных в своей жизни. Вот, например, характерная картина. На всех парах мчится специальный литерный поезд в следующем составе. Сразу за локомотивом прицеплен вагон-салон начальника дороги, в котором находятся он сам и приглашенные им региональные руководители. Далее идет вагон со свитой из причастных железнодорожников. Следующий населен прессой. Далее отдельный вагон предоставлен для оркестра. И последний едет с какой-то публикой разношерстного характера, тоже приглашенной. При этом все вагоны, естественно, экипированы для гостей соответствующим образом на приличествующем радушному хозяину уровне. Что же это за оказия такая? А это Анатолий Александрович Зайцев следует, например, в Кандалакшу на празднование 60-летия локомотивного депо. Естественно, после праздника — у всех хорошие воспоминания, бодрое рабочее настроение, а в газетах — репортажи, фотографии, интервью и т. д. И подобные поездки пресс-служба дороги (первая созданная на сети) организовывала для журналистов по разным производственным поводам регулярно. В целом же при Зайцеве коммерческая, культурная, научная, политическая и всякая другая жизнь на Октябрьской дороге бурлила ключом, а сама магистраль буквально купалась в знаменах и победных местах в отраслевом соревновании, и это, наверное, был ее золотой век.

Зайцев также очень характерен тем, что он стал первым среди советского железнодорожного генералитета, кто уже в 1989–1990 гг. осознал, что рынок — он и на железной дороге рынок, и транспорт — это, прежде всего, бизнес, а не собес. Уже в те годы Зайцев выдвинул идею проведения реальной реформы железнодорожного транспорта с его акционированием и несколько лет безуспешно боролся за ее принятие, опередив таким образом время. Безусловно, в реформаторских идеях Зайцева той

поры было и много еще романтического, невызревшего, но важно то, что он был всегда открыт для перемен и подготовки нового, в отличие от большинства высокопоставленных железнодорожников той поры, мертвой хваткой цеплявшихся за староребовскую систему управления и запрограммированных на производство транспортной продукции уровня XIX века. Зайцев не имел склонности к аппаратным интригам, вел все дела, как правило, с открытым забралом, на чистоту, отличался достаточной независимостью в суждениях и поведении, в результате чего в конце концов и пострадал¹.

7 февраля 1989 г. ГКНТ и Академией наук СССР был образован Научный совет по Государственной программе «Высокоскоростной экологически чистый транспорт». От МПС в него вошел первый заместитель министра путей сообщения Геннадий Фадеев, который и стал руководителем программы строительства ВСМ Центр–Юг. Главным конструктором проекта был назначен Евгений Сотников, а его заместителем Сергей Жабров. 23 февраля МПС объявило план мероприятий по реализации проекта. В нем была уже дана расшифровка понятия магистраль Центр–Юг как направления Ленинград–Москва–Крым и Кавказ.

22 марта в «Гудке» впервые после выхода Постановления Правительства появилась статья на эту тему, подписанная Сотниковым и называвшаяся «Высокоскоростная магистраль «Центр–Юг». В ней указывалось, что число пассажиро-километров в расчете на одного жителя страны у нас втрое ниже, чем в передовых странах. При этом с ростом благосостояния подвижность населения в СССР будет быстро увеличиваться. Строительство ВСМ со скоростью до 350 км в час полностью обеспечит освоение предстоящих объемов перевозок, разгрузит существующие дороги на 80–90 пар пассажирских поездов и позволит использовать пропускные способности под грузовое движение. Значительная часть статьи посвящалась разъяснениям условий и требований объявленного ранее конкурса на лучшие технические разработки².

Далее тема высокоскоростного движения и строительства ВСМ стала звучать в МПС, что называется, в полный рост. Так, 21 мая, в преддверии проходящего в Москве XXV Конгресса Международной ассоци-

¹ Подробнее см.: Гурьев А. Из тупика. История одной реформы. СПб, 2008. С. 138–211. <http://guryevandrey.narod.ru/book.html>

² Гудок. 1989. 22 марта.

ации железнодорожных конгрессов и Международного союза железных дорог «Гудок» в своей передовице писал, что во всем мире железным дорогам приходится вести жесткую и жестокую борьбу за выживаемость. Это требует новых концепций их развития, и одна из важнейших актуальных тенденций в связи с этим — повышение скоростей, строительство в ряде стран специализированных высокоскоростных магистралей. И далее газета указывала: «Хочется надеяться, что не в столь уж отдаленной перспективе удастся попасть в этот пул и советским железнодорожникам — ВНИИЖТ и ряд других организаций вплотную подошли к проектированию Высокоскоростной магистрали Центр–Юг, которая должна обеспечить самолетную доставку пассажиров на курорты Крыма и Кавказа». При этом газета уже вполне в духе времени обращала внимание не только на обеспечение объемов, но и на новые экономические условия хозяйствования: «Как ни важна техническая сторона дела, решающее слово принадлежит экономике. Изучение возможностей расширения сферы железнодорожных перевозок, рынка услуг, современного маркетинга выдвигаются на передний план. Методы прогнозирования спроса на пассажирские перевозки, политика цен, организация рекламы, взаимодействие железнодорожников разных стран в борьбе за рынок перевозок — перечень экономических вопросов, которые стоят ныне, можно продолжать долго. Чаша весов все сильнее клонится в сторону потребителя»¹.

Здесь особо следует обратить внимание на то, что автор заметки делал акцент не на привычных для советской экономики валовых объемах, а на главном исходном пункте распространения ВСМ в Европе — необходимости выживания в конкурентной борьбе железных дорог с авиационным и автомобильным видами транспорта, которые активно развивались в послевоенное время и стали вытеснять железнодорожников с рынка. И действительно, выступая на Конгрессе 22 мая, генеральный секретарь МСЖД Ж. Булей много говорил о новой наступившей постиндустриальной эре, усилении конкуренции и необходимости принципиального усиления железными дорогами своей конкурентоспособности, о приоритете качества над количеством, а значит, и смене всего комплекса задач, структуры и методов работы. «Перефразируя поэта, я утверждаю: железным дорогам нужно или измениться, или умереть», — заявил с трибуны Конгресса Ж. Булей, как бы объявляя о только тогда

¹ Гудок. 1989. 21 мая.

еще начинавшейся эпохе либерализации европейских стальных магистралей.

Конечно, в массе своей советские железнодорожники, воспитанные в духе того, что железная дорога — это не какой-то там бизнес, а кровеносная система и даже становой хребет экономики, были в то время (как, впрочем, и еще полтора десятка лет после этого) «страшно далеки» от понимания сути рынка¹. Однако идея строительства ВСМ за счет государственного бюджета всем, безусловно, очень нравилась. Министр путей сообщения Николай Конарев, который был избран президентом Конгресса, в своем выступлении, в частности, подчеркнул: «В области пассажирских перевозок железнодорожный транспорт переживает свое второе рождение. Широко известны успехи ряда стран по развитию высокоскоростного движения. Рекордные скорости в паре “колесо-рельс” уже превысили 400 км в час, а в постоянном обращении находятся поезда со скоростями 300 км в час. Это доказывает, что при использовании современных достижений научно-технического прогресса железные дороги могут вполне конкурировать не только с автомобильным транспортом, но и на расстоянии до 1,5–2 тыс. км и с авиацией. Сеть новых высокоскоростных пассажирских линий непрерывно растет, и ожидается, что к началу XXI века протяженность таких магистралей достигнет 5 тыс. км».

Сотников, избранный техническим президентом Конгресса, заявил в своем докладе, что сегодня железным дорогам необходимо решить 3 важнейших задачи, первая из которых — это повышение скорости: на совмещенных линиях — до 160 км в час, на ВСМ — до 300–500 км в час, для чего требуется создание новых путей, мостов, локомотивов, вагонов, средств управления. «Скорость, точность и сервис — вот над чем постоянно должны сегодня думать работники железных дорог»², — констатировал Сотников.

4

Едва отгремел проходивший целых пять дней Конгресс, как в Ленинграде 29–30 июня 1989 г. было организовано Всесоюзное совещание

¹ Любопытно, что даже в упомянутой передовице «Гудка» от 21 мая было употреблено выражение «в странах так называемой рыночной экономики».

² Гудок. 1989. 23 мая.

по проблеме создания ВСМ Центр–Юг с участием работников ЦК КПСС, Госплана, ГКНТ, Академии наук, МПС, зарубежных специалистов из Франции, ФРГ, Финляндии, ЧССР, Испании и др.

Главным сторонником новой идеи на совещании выступило Министерство путей сообщения. Первый заместитель министра и руководитель проекта ВСМ Центр–Юг Геннадий Фадеев, в частности, заявил, что «решение проблемы создания высокоскоростных линий в СССР не только созрело, но и перезрело». По его мнению, уже в начале следующей пятилетки (1991 г.) можно было бы развернуть работы и к концу столетия завершить сооружение головного участка трассы Ленинград–Москва, поскольку здесь есть большой устойчивый пассажиропоток. «Многие считают, что надо существующие линии приводить в такое состояние, чтобы довести скорость до 200 км в час. Это неразумно, да и невозможно. Наличие сверхскоростной магистрали помогло бы решить целый комплекс проблем», — отметил Фадеев. Он также сказал, что Октябрьская дорога перенасыщена грузовыми перевозками и чтобы поднять здесь скорость пассажирских поездов, придется снять грузовые, а это практически неосуществимо. Ему задавался, в частности, вопрос: где взять столько денег, в то время как в госбюжете дефицит в 100 млрд рублей? Ведь на головной участок Ленинград–Москва потребуется 3–3,5 млрд рублей, а на всю линию — 10–12 млрд. Фадеев ответил: «Мы все должны понимать, что выйти на качественно новый уровень работы железнодорожного транспорта традиционными средствами очень сложно». При этом на конференции был озвучен следующий аргумент: из-за отсутствия пропускных способностей только на грузовых перевозках железные дороги теряют ежегодно около 15 млрд рублей, а по пассажирским потери вообще не поддаются реальной оценке.

Также поддерживал план создания ВСМ Государственный комитет по науке и технике. Его представитель А. Голубев, в частности, заявил: «В условиях увеличения объемов и интенсивности перевозок наиболее целесообразным и эффективным решением проблемы является создание высокоскоростных магистралей со скоростью движения до 300–350 км в час. Накопленный за рубежом опыт подтверждает эффективность сооружения таких магистралей». Относительно финансирования работ он заявил, что таковые должны осуществляться за счет государственного бюджета, а также средств министерств и иных организаций-заказчиков. В частности, ГКНТ был готов финансировать непосредственных

подрядчиков по разработке научного проекта. Головной организации — ВНИИЖТу — на 1989 год из госбюджета выделялось 3,1 млн рублей и 0,8 млн из средств МПС. Голубев также сообщил, что для разработки проекта уже привлечена 51 организация из 11 министерств и ведомств.

По проделанной работе отчитался и Ленгипротранс. Лев Данильчик сообщил, что рассматривалось 4 варианта: развитие существующей железнодорожной линии, строительство новой ВСМ, создание дороги на магнитном подвесе и автомобильной трассы. Наиболее выгодным признан путь создания Высокоскоростной железнодорожной магистрали.

Энтузиазму железнодорожников противостоял в основном Госплан в лице заместителя заведующего отделом транспорта Владимира Павлова. Он говорил, что в принципе не отрицает важности ВСМ, но с большим сомнением относится к перспективе практической реализации проекта. «Пока мы не видим глубоких, обоснованных, убедительных проработок, альтернативных вариантов», — заявил Павлов и сослался на заключение госэкспертизы, которая отметила пока еще недостаточную проработку имеющихся предложений в техническом, технологическом и экономическом отношениях. При этом плановик обратил внимание на завышение расчетных объемов перевозок и занижение стоимости строительства. В итоге он указал на необходимость проведения комплексного технико-экономического обоснования проекта с уточненными расчетами всех параметров. Также Павлов подчеркнул, что из выступлений многих товарищей можно понять, будто бы решение о строительстве ВСМ уже принято, а это совершенно не так. «Правительство рассмотрело и поддержало идею научной проработки проекта создания высокоскоростной магистрали Центр–Юг, но не самой стройки. К 4-му кварталу научный проект должен будет снова представлен на экспертизу, причем мы будем рассматривать несколько вариантов, в том числе и развитие существующих линий. К тому же эксперты скорее всего не согласятся с предложением МПС рассматривать в качестве экспериментального участка направление Ленинград–Москва. На мой взгляд, это должен быть участок протяженностью не более 100–150 км», — заявил Павлов.

С последним аргументом не согласился Сотников, который заявил, что первый участок должен сразу же давать доход и линия Ленинград–Москва в этом смысле является просто идеальной. В целом же он

констатировал: «Сегодня мы должны окончательно осознать, что альтернативы ВСМ нет»¹.

После первой такой внушительной профильной конференции работа пошла еще веселее. По заданию Октябрьской железной дороги от 30 сентября 1989 года Ленгипротранс начал изыскательские работы и технико-экономические расчеты по головному участку Ленинград–Москва. При этом активно привлекался проектный институт МПС ГипротрансТЭИ, который делал технико-экономические изыскания по размерам движения, стоимости билета и др. Вопросами экологии занимался институт Ленгипрогор².

Общая политическая обстановка в стране в 1987–1989 гг. безусловно способствовала работе над проектом. Это было время, когда буквально на глазах происходили события величайшей исторической значимости — такие, о которых можно, как правило, только читать в учебниках. Тот идеологический «маразм», который в советские годы, согласно распространенной прибаутке, все время «крепчал», хоть и неохотно, с отчаянным сопротивлением «плакальщиц по социализму», но все-таки трещал и пищал под натиском вольного воздуха свободы и во многом еще романтизированных образов западного мира. В те годы казалось, что стоит только избавиться от тоталитаризма беспросветно упертой КПСС — и все развернется само собой: инициатива, предприимчивость, здравый смысл, справедливость и истина.

Вопросом о средствах для новой дороги в то время в полном объеме пока еще не заморачивались. Как строили магнитки, днепрогэсы и БАМы, примерно так собирались возводить и ВСМ. Ну а то, что это — прогресс, прорыв, цивилизация, кто бы тогда сомневался!

¹ Гудок. 1989. 4 июля; Октябрьская магистраль. 1989. 11 июля.

² История Ленгипротранса. Т. 1. СПб., 2005. С. 147; Октябрьская магистраль. 1989. 16 июня.

Глава II

Я говорю мы

Когда море спокойно,
каждый может быть кормчим.

Публий Сир, римский драматург

Всякий прогресс основан на врожденной потребности
любого организма жить не по средствам.

Самюэл Батлер, английский писатель

Дон-Кихоты, атакуйте ветряные мельницы
только при попутном ветре!

Станислав Ежи Лец, польский писатель

1

К концу 1989 года ВНИИЖТ завершил разработку Научного проекта по комплексному исследованию системы высокоскоростного экологически чистого транспорта, представлявшего собой изложение Концепции развития в СССР новых видов пассажирских железнодорожных перевозок, то есть высокоскоростных магистралей. В работе участвовали также научно-исследовательские, проектные и учебные вузы МПС, АН СССР, Минтрансстроя, Минтяжмаша, Минэлектротехприбора, Минавиапрома, Минэнерго, Госкомприроды, исполкомы Москвы и Ленинграда. В документе было дано обоснование целесообразности строительства в СССР высокоскоростных магистралей с учетом как зарубежного опыта, так и отечественных условий. Имея в виду последовавшее буквально через пару лет «непонимание» со стороны главы МПС этой «затеи» с ВСМ, а также и предрассудки, укоренившиеся затем по отношению к проекту у части общества, остановимся на аргументах и выводах этого исследования чуть подробнее. Вот основные тезисы данной Концепции.

Объем пассажирских перевозок как в СССР, так и во всех развитых странах мира в последние три десятилетия постоянно возрастает. В Советском Союзе за 28 лет пассажирооборот всех видов транспорта увеличился в 4,3 раза. Тенденция роста подвижности населения про-

гнозируется и на дальнейшую перспективу, тем более что процессы перестройки экономики будут сопровождаться усилением деловой активности, расширением экономических и культурных связей. В рыночных странах подвижность населения в 2–2,5 раза выше, чем в СССР (в США и Канаде — 17 тыс. пассажира-км на одного жителя, в Европе — до 13, в Советском Союзе — 5,1).

Несмотря на интенсивное развитие автомобильного и авиационного транспорта, железные дороги являются очень перспективными для обеспечения массовых перевозок на дальние и средние расстояния. При этом ВСМ имеют тот эффект, что, возникая, они забирают на себя значительную часть пассажиров, пользовавшихся ранее другими видами транспорта. Так, уже в первые годы эксплуатации Высокоскоростная магистраль в Японии отвлекла около 30% пассажиров с авиатранспорта. А число пассажиров, перевезенных поездами TGV за 7 лет эксплуатации линии Париж–Лион, увеличилось почти в 2 раза. Это достигается прежде всего за счет роста качества перевозки, в частности, скорости движения, комфорта, безопасности и др.

В СССР к 2005 г. прогнозируется рост пассажиропотока на 39%, грузооборота — на 32%. При этом пропускная способность основных направлений сети уже сегодня превышает 85%, а на ряде направлений использована полностью. Маршрутная скорость пассажирских поездов составляет в среднем 50 км в час. Дальнейшее повышение скоростей на существующих линиях, совмещающих грузовое, пассажирское и пригородное движение, не позволяет добиться принципиальных изменений в качестве перевозки. Расчеты показывают, что затраты на развитие действующей сети под скорости 140–160 км в час исключительно велики. Так, стоимость модернизации без реконструкции кривых составляет более 500 тыс. руб. за 1 минуту ускорения движения поезда, а с учетом спрямления кривых — 3 млн руб. за 1 минуту. При этом реально можно рассчитывать на увеличение скоростей лишь 12–18% поездов от графиковых, что явно недостаточно. К тому же совмещение грузового и скоростного пассажирского движения порождает проблемы содержания пути и соответственно снижает уровень безопасности движения.

В условиях СССР высокоскоростные магистрали будут эффективны и удобны при перевозках на расстояния до 2,5 тыс. км. При этом затраты времени на расстояниях до 1 тыс. км меньше или равны имеющимся на авиатранспорте с учетом следования до аэропортов и проведения

там формальностей. На расстояниях 1–1,5 тыс. км условия в этом смысле сопоставимы. А на расстояниях 2–2,5 тыс. км лететь самолетом выйдет на 3–5 часов быстрее, но при поездке в ночном поезде это время можно использовать для отдыха. То есть снятие части пассажиропотока между крупными городами СССР с авиалиний позволит высвободить мощности Аэрофлота для работы на дальних и слабо развитых маршрутах.

Наиболее перспективно создание первой ВСМ на направлении Центр–Юг (Ленинград–Москва–Харьков–Лозовая, Симферополь, Минеральные Воды и Сочи) под скорости 300–350 км в час. По имеющимся данным, к 2005 г. в коридоре Ленинград–Москва размеры грузовых перевозок возрастут на 38–49%, а пассажирских — на 25–27%. Соответственно на 20% и 25% возрастут перевозки между Москвой и южными районами. Освоение таких объемов возможно лишь на базе строительства ВСМ. Полигон охвата системы Центр–Юг будет включать в себя порядка 100 млн человек населения и важнейшие регионы европейской части страны. Время поездки сократится из Москвы в Ленинград с 6 часов до 2,5–3 часов, в районы Черноморского побережья Крыма — с 22 до 5–6 часов, в зону Кавказа — с 33 до 9–10 часов. Важным принципом работы ВСМ является совместимость их использования с существующей сетью обычных железнодорожных линий. Поэтому выигрыш во времени получают и пассажиры, следующие в города, не находящиеся на ВСМ. В целом высокоскоростным движением будут охвачены 25 городов и только 10 из них будут расположены непосредственно на трассе магистрали. На менее напряженных линиях при этом вполне возможно увеличение скоростей движения до 140–160 км в час путем реконструкции.

Ожидается, что объем перевозок на ВСМ достигнет 53 млн пассажиров. При этом будут курсировать 26 пар поездов назначением Москва–Ленинград, а также 130 пар дневных и ночных поездов на всей ВСМ Центр–Юг с различной периодичностью. График обращения высокоскоростных поездов предполагает использование принципа тактирования, хорошо зарекомендовавшего себя в Европе. Он предполагает отправление в напряженное время суток пакетов пассажирских поездов с фиксированным небольшим интервалом, что дает дополнительное удобство пассажирам и привлекает сюда дополнительные потоки.

Экономические аспекты анализа ВСМ дают очень благоприятную картину. Все действующие высокоскоростные линии прибыльны, на-

пример, рентабельность линии Париж–Лион составляет 15%. Сроки окупаемости ВСМ обычно составляют 7–12 лет, причем выплаты по займам начинаются через 5–6 лет. При этом с учетом косвенных последствий (экономия времени, топлива, затрат на экологию и др.) рентабельность ВСМ возрастает до 30%. В результате во многих странах государство принимает активное участие в создании ВСМ. Например, во Франции госбюджет на 30% финансировал строительство линии «Атлантик» Париж–Атлантическое побережье. В ФРГ власти полностью финансируют создание новой материально-технической базы высокоскоростного движения.

В Научном проекте Центр–Юг для определения экономической эффективности исследовано 9 вариантов освоения пассажиропотоков на направлении Москва–Юг и 14 вариантов на направлении Ленинград–Москва. Они включают разные вариации строительства третьих и четвертых путей на действующих линиях, сооружения ВСМ (с учетом и без учета переключения части пассажиропотока с авиатранспорта), развития непосредственно авиационных линий и др. По полученным оценкам стоимость ВСМ Центр–Юг составит 13 млрд руб., из которых 2,1 млрд приходится на линию Ленинград–Москва. Еще 1,9–5 млрд руб. потребуется на создание высокоскоростного подвижного состава. Наряду с этим мероприятия по строительству дополнительных главных путей на действующих линиях также очень затратны и составят на полигоне Ленинград–Москва — около 1 млрд руб., а в регионе Москва–Юг — 6,3 млрд. Капвложения в обычный подвижной состав превысят 1 млрд руб.

Вместе с тем перевод пассажиропотоков на новые линии позволит высвободить 6 тыс. пассажирских вагонов и 450 локомотивов. На 10–15% увеличится скорость доставки грузов, на 30–40% возрастут провозные способности важнейших магистралей. Это позволит в масштабах сети сократить оборот грузового вагона на 1% при уменьшении потребного парка на 14 тыс. вагонов. Дополнительная прибыль составит 52 млн руб. в год. За счет освоения новых объемов грузовых и пассажирских перевозок на существующих магистралах может быть получен прирост прибыли до 116 млн руб. Также ВСМ обеспечит экономию в 200 млн руб. капиталовложений в самолетный парк и развитие аэродромов.

Создание удобных высокоскоростных сообщений будет стимулировать развитие в СССР туризма, включая международный. Между тем, в любом случае в ближайшее время потребуется для перевозки ино-

странных туристов 8–12 составов, эксплуатация которых позволит получить прибыль 240–360 млн руб. в год. Инвестиции в строительство инфраструктуры курортной сети могут составить до 600 млн руб. с годовым экономическим эффектом в размере 95 млн руб.

Экономика самой ВСМ выглядит следующим образом. При заданном объеме перевозок плата за проезд на новых линиях должна быть повышена по сравнению с действующим тарифом в 1,7–1,9 раза. В этом случае стоимость билета с местами для сидения будет ниже самолетной, а в поезде с лежащими местами — несколько выше. Эффективность капиталовложений на строительство ВСМ составит 12%, что превышает отраслевой норматив в 1,5 раза. Срок окупаемости не составит более 8 лет.

В отношении экологических вопросов, ВСМ оказывает наименьшее негативное влияние на окружающую среду по сравнению с другими транспортными средствами. Это особенно заметно при оценке таких показателей как занимаемая площадь, потребляемая энергия, степень загрязнения воздуха, почвы и воды, воздействие шума и др.

В плане безопасности системы ВСМ — уникальны, о чем свидетельствует многолетний опыт Японии и Франции, где за все время их эксплуатации не произошло ни одного крушения и не погиб ни один пассажир.

Таковы были общие положения Научного проекта по комплексному исследованию системы высокоскоростного экологически чистого транспорта¹. Разумеется, к некоторым его положениям сегодня можно относиться уже несколько критически, ведь прошло 20 лет, но важно подчеркнуть, что это была самая серьезная и всесторонняя научно-исследовательская работа с соответствующими расчетами, моделями и подходами. В марте 1990 года документ был направлен на экспертизу в Госплан СССР, который затем изучал его ровно год.

Также в начале 1990 г. Министерством путей сообщения СССР были представлены в ГКНТ Концепция ВСМ Центр–Юг, доклад о технико-экономической целесообразности сооружения магистрали с максимальными скоростями 300–350 км в час, технико-экономические расчеты по сооружению головного экспериментального участка Ленинград–Москва, инженерная записка по Концепции².

¹ Излагается по: Жабров С., Приписцова С. Высокоскоростные железнодорожные сообщения в СССР // Железнодорожный транспорт. 1991. № 4.

² Скоростной и высокоскоростной... С. 100.

Публичность, с которой обсуждался в те годы проект ВСМ Центр–Юг, поистине впечатляет. Так, Техничко-экономические соображения (ТЭС) по нему были рассмотрены и одобрены: секцией Научного совета ГКНТ — 24 августа 1989 г., Научно-техническим советом Октябрьской железной дороги — 17 ноября 1989 г., расширенным президиумом Ленинградского отделения Комиссии по проблемам транспорта АН СССР — 24 ноября 1989 г., Научно-техническим советом МПС — 23 января 1990 г., Научно-техническим советом Минтрансстроя СССР — 3 февраля 1990 г., Комиссией по транспортному комплексу Ленсовета — 16 августа 1990 г. и рядом других организаций.

2

19–22 ноября 1990 г. в Ленинграде в гостинице «Пулковская» состоялось очень интересное и мощное по своему научно-практическому и пропагандистскому воздействию мероприятие — Вторая всесоюзная конференция по высокоскоростному движению на железнодорожном транспорте. В ней приняли участие представители практически всех причастных властных структур СССР и РСФСР, а также гости из полутора десятка зарубежных стран. Всего на форуме присутствовало около 500 человек, в том числе 72 зарубежных представителя. За три дня было заслушано 46 докладов, из них 29 сообщений иностранных специалистов.

Прежде всего следует сказать об Обращении к участникам конференции Председателя Верховного Совета РСФСР Бориса Ельцина. Этот настоящий памятник эпохи, безусловно, заслуживает того, чтобы привести его здесь полностью. «Уважаемые участники и гости конференции! Приветствую вас на гостеприимной земле России!¹ Во всем мире высокоскоростные железные дороги являются мощными средствами сообщения. Высокие скорости передвижения — неизбежный путь развития цивилизации, показатель качества жизни народа, уровня науки и техники. Не случайно в большинстве зарубежных стран проекты сооружений высокоскоростных магистралей осуществляются как национальные программы большой социальной значимости. По этому пути должны пойти и мы, направив на решение поставленных задач огромные возможности рыночной экономики. Мы надеемся на активное содействие

¹ Отражение тогдашней борьбы между российской и общесоюзной властью.

наших зарубежных партнеров на взаимовыгодной основе. Выражаю уверенность, что конференция пройдет в духе делового сотрудничества, а принятые рекомендации ускорят создание системы высокоскоростного железнодорожного транспорта в России. Желаю успехов всем участникам конференции»¹.

Перед участниками также выступили председатель Ленсовета Анатолий Собчак и первый секретарь Ленинградского обкома КПСС Борис Гидаспов. Это был один из тех очень редких случаев, когда оба лидера питерских демократов и коммунистов выступали практически заодно. В частности, Собчак сказал: «Та проблема, которую вы обсуждаете, имеет очень большое значение для страны в целом. Для нашего города она имеет особое значение. <...> Мне хотелось бы обратить внимание на следующее. Разрабатывая проекты, принимая решения по созданию советских скоростных железнодорожных магистралей, нужно, как мне кажется, не изобретать наши социалистические велосипеды, а исходить из того опыта, который уже накоплен в других странах. <...> Ведь сегодня вся борьба против подобного рода проектов у нас в стране ведется под флагом того, что это слишком дорого, что это экономически не эффективно и что лучше развивать традиционные формы и способы развития железнодорожного транспорта, потому что на первый взгляд это может показаться дешевле и выгоднее. Мне такой подход к делу кажется устаревшим, изжившим себя. <...> Вы устремлены в будущее, а это самое важное, что может быть в нашей жизни, — делать настоящее дело, устремляясь в будущее!»

Гидаспов добавил: «В результате конверсии, проводимой в оборонном комплексе, в Ленинграде высвобождается громадное количество высококвалифицированных специалистов, владеющих новейшими технологиями. На этой базе, в рамках свободной экономической зоны, прекрасно просматривается идея создания целого технополиса. Высокоскоростная дорога будет тем необходимым условием и дополнительным стимулом, который позволит развить этот технополис. Эту идею мы горячо поддерживаем».

Особенностями Второй конференции по сравнению с предыдущей было то, что, во-первых, здесь в рамках общей тематики ВСМ обсуж-

¹ Высокоскоростные железнодорожные магистрали. Материалы 2-й Всесоюзной конференции по высокоскоростному движению на железнодорожном транспорте // Железнодорожный транспорт. 1991. № 3.

дались главным образом вопросы уже участка Ленинград–Москва, а во-вторых, настоящий этап был охарактеризован организаторами как переход от рассмотрения концептуальных проблем к конкретным решениям по созданию технических средств. Председателем оргкомитета конференции являлся Геннадий Фадеев, который был и одним из основных докладчиков.

Он, в частности, отметил, что за время, прошедшее с первой аналогичной конференции, была проделана большая работа, и теперь предстоит обсудить более подробно пути реализации «этого прогрессивного способа организации перевозок пассажиров». Фадеев сообщил, что практически уже определено направление, где будет осуществляться первый этап сооружения сети высокоскоростных сообщений в СССР. Это — линия Ленинград–Москва. Неудовлетворенный спрос на перевозки превышает здесь 20%, в связи с чем требуются значительные капиталовложения на реконструкцию и новое строительство. «Есть все основания считать, что строительство высокоскоростной линии как раз и является наилучшим вариантом решения этой проблемы», — подчеркнул первый заместитель министра.

Он также упомянул, что по результатам социологических исследований в пользу сооружения ВСМ высказалось более 80% ленинградцев. Аналогичные результаты, по его словам, были получены и в Москве, Новгороде и других городах.

Важно отметить, что наряду с проектом Ленинград–Москва Фадеев заявил о целесообразности проработки планов по развитию высокоскоростной линии на направлении Москва–Брест и далее — Варшава–Берлин–Париж, то есть с подключением СССР к европейской скоростной сети. Очень любопытно, что дорогу Москва–Брест было предложено строить шириной 1435 мм, то есть европейского стандарта¹.

Возвращаясь к проекту Центр–Юг с головным участком Ленинград–Москва, Фадеев подробно остановился на своем видении его финансирования. Вот что он сказал дословно: «Естественно, проект такого масштаба должен финансироваться из госбюджета. Ведь предстоит построить магистраль для принципиально нового вида рельсового транспорта, создать подвижной состав нового поколения, решить ряд общегосударственных проблем, имеющих большое социальное и поли-

тическое значение. Учитывая повышение роли республик в решении социально-экономических вопросов и важнейшее значение рассматриваемого проекта для Российской Федерации, на наш взгляд, в его финансирование должна внести свой вклад Россия, а в последующие годы и Украина. В настоящее время рассматриваются вопросы выделения централизованных средств на проектные и строительные работы. Изыскиваются дополнительные источники финансирования, в том числе и нетрадиционные. Следует рассмотреть возможности привлечения средств населения и организаций таким путем как выпуск долгосрочного займа с последующей выплатой средств из получаемых доходов от эксплуатации высокоскоростных линий. Необходимо также оценить возможности финансирования строительства магистрали на основе создания акционерных обществ, консорциумов или других способов, в том числе и с привлечением иностранного капитала. Зарубежные фирмы уже на данном этапе могут принять участие в развитии инфраструктуры на будущей высокоскоростной трассе за счет организации совместного строительства гостиниц, предприятий торговли и питания в Москве, Ленинграде, Новгороде. Возможна договоренность о совместной коммерческой эксплуатации новых высокоскоростных поездов. При этом зарубежные партнеры могут представлять свой подвижной состав, а советская сторона — инфраструктуру. <...> Могут быть предложены и другие возможности для сотрудничества на взаимовыгодных условиях».

Также Фадеев подчеркнул, что важную роль в реализации проекта должны сыграть средства массовой информации, особенно в формировании общественного мнения о преимуществах ВСМ: «На страницах газет и журналов, на телевидении и на радио должна формироваться объективная информация о готовящемся строительстве, его финансировании, коммерческом, социальном и природоохранном значении для жителей России, идти широкое, открытое и честное обсуждение вопросов, связанных с сооружением высокоскоростной магистрали».

И закончил свою речь первый заместитель министра так: «Мы проводим Вторую конференцию в Ленинграде потому, что чувствуем здесь поддержку и ощущаем опору нашим замыслам. Здесь начала жизнь первая российская железная дорога. Символично, что отсюда пойдет и новая Высокоскоростная железнодорожная магистраль»¹.

¹ Впоследствии в ОАО РЖД любые предложения с вариантами использования колеи 1435 мм полностью отвергались.

¹ Фадеев Г. Перспективы скоростного транспорта в СССР // Железнодорожный транспорт. 1991. № 3.

Во время пресс-конференции Фадеев добавил к сказанному следующее: «Сегодня мы убеждены, что вопрос создания отечественной высокоскоростной магистрали можно и нужно решать только на уровне правительственной, национальной, а скорее межправительственной и межнациональной программы. Железнодорожный транспорт подходит к качественно новым рубежам, превышая скоростной порог 300 км в час. Он выходит на принципиально новые технологии эксплуатационной работы и создание совершенно иных образцов подвижного состава и железнодорожной техники. Мы имеем огромный инженерный потенциал, в который в процессе конверсии включаются специалисты оборонной промышленности. С нами готовы поделиться опытом зарубежные коллеги. Более того, многие из них готовы помочь нам финансированием. Мы не можем упустить этот шанс в создании отечественных высокоскоростных магистралей»¹.

Также выступивший на конференции генеральный конструктор проекта Евгений Сотников обрисовал картину уже выполненных работ по технико-экономическим изысканиям и проектированию, сообщив, что в настоящее время для создания технических средств необходимо активизировать экспериментальную деятельность, для чего необходим опытный участок. Он предложил сделать таковым новую линию Ленинград–Новгород (150 км), построив ее по трассе будущей ВСМ, что исключит бросовые работы. Параллельно со строительством инфраструктуры, по его словам, следовало вести и все другие возможные работы, учитывая при этом, безусловно, опыт, накопленный за рубежом. В целом МПС в лице Сотникова предлагало следующий график: 1991 г. — завершение ТЭО дороги, 1992 — начало разработки рабочих чертежей опытного участка, 1993–1995 — окончание его строительства. Одновременно создаются и на действующей сети максимально отрабатываются технические средства. В частности, за 1991–1995 гг. должен быть создан опытный высокоскоростной поезд с доработкой в 1995–1996 гг. на построенном экспериментальном участке. До 1999 г. должна быть построена вся трасса Ленинград–Москва и порядка 30 поездов. Далее начинается коммерческая эксплуатация ВСМ. То есть, учитывая, что вся подготовительная разговорная работа была к 1990 году уже проведена, срок для создания

¹ Высокоскоростные железнодорожные магистрали // Железнодорожный транспорт. 1991. № 3.

ВСМ в 10 лет (с опорой на мировой опыт) представлялся организаторам проекта вполне достаточным.

Сотников также остановился на предполагаемой схеме финансирования проекта, которая включала в себя средства союзного и российского бюджетов, заинтересованных министерств, предприятий, участвующих в создании технических средств, коммерческих банков, акционерных обществ, а также иностранные инвестиции. Кроме того, он упомянул про созданную недавно Ассоциацию «Фонд развития высокоскоростного движения на специализированных магистралях», членами которой могли быть заинтересованные организации и физические лица¹.

Также следует выделить выступления заместителя генерального конструктора проекта Сергея Жаброва и главного инженера Октябрьской железной дороги Валерия Саввова², в которых, помимо прочих технических аспектов, затрагивался важный вопрос сопоставления вариантов строительства новой ВСМ и реконструкции действующей линии. Оба утверждали, что проведенные расчеты показали бесперспективность попыток коренной модернизации действующих линий с совмещенным грузовым, пассажирским и пригородным движением под высокие скорости. Вывод делался такой, что соизмеримые затраты в случае строительства специализированных ВСМ дают радикальное решение по увеличению пропускной способности транспортных коридоров со скоростями 300–350 км в час, а вот реконструкция — лишь

¹ Сотников Е. Проблемы отечественного высокоскоростного движения // Железнодорожный транспорт. 1991. № 3.

² Саввов Валерий Михайлович родился в 1941 г. во Владивостоке. Окончил Хабаровский техникум железнодорожного транспорта (1961 г.), Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (1967 г.). В 1961–1963 гг. работал электромонтером, техником, электромехаником на Восточно-Сибирской железной дороге, в 1967–1974 гг. — инженером, старшим инженером, старшим электромехаником, заместителем начальника дорожной электротехнической лаборатории Октябрьской железной дороги. В 1974–1986 гг. — главный инженер, начальник Ленинград-Финляндского участка энергоснабжения, главный инженер — первый заместитель начальника Ленинград-Финляндского отделения ОЖД. В 1986–1987 гг. — заместитель главного инженера ОЖД. В 1987–1988 гг. — начальник службы электрификации ОЖД. В 1988–1992 гг. — главный инженер — первый заместитель начальника ОЖД. С 1992 г. — первый заместитель генерального директора РАО ВСМ. Почетный железнодорожник. Лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники (1999 г.). Почетный инженер Санкт-Петербурга (2001 г.). Кандидат технических наук (2002 г.), профессор кафедры электроснабжения железных дорог ПГУПС.

весьма ограниченный прирост скорости (до 160, максимум до 200 км в час) и объемов перевозок.

Жабров, в частности, констатировал: «Сооружение специализированных высокоскоростных магистралей является оптимальным решением проблем. Поэтому проектирование и строительство ВСМ приобретает во всем мире все большие масштабы. Их эксплуатация приносит железным дорогам значительную прибыль, обеспечивает высокий уровень рентабельности перевозок и быструю окупаемость капиталовложений. Высокоскоростной железнодорожный транспорт привлекает пассажиров прежде всего удобством сообщения, комфортабельностью и безопасностью. Более низкие, чем на воздушном транспорте, тарифы, относительно малое экологическое воздействие на окружающую среду склоняют общественное мнение при рассмотрении альтернативных вариантов организации перевозок пассажиров в пользу ВСМ»¹.

Саввов при этом конкретно обрисовал ситуацию на Октябрьской дороге, где уже многие десятилетия развивалось скоростное движение, которое в настоящее время буквально уперлось в свой предел. Он подчеркнул, что поезд ЭР200, курсирующий лишь раз в неделю, способен развивать скорость 200 км в час, но делать это он может только на 10% линии, и даже если увеличить количество таких участков или самих поездов, то придется тогда снимать с графика на каждый новый ЭР200 12 пар других поездов, а это попросту невозможно. Саввов сообщил, что летом 1990 г. на главном ходу ОЖД обращалось 46 пар грузовых и 75 пассажирских поездов, а с учетом пригородного движения — всего 180 пар, и таким образом пропускная способность линии была исчерпана. Чтобы сколько-нибудь реально решить проблему, в модернизацию потребуется вложить более 2 млрд рублей. Кроме того, пришлось бы просто закрыть этот ход на несколько лет, что само по себе невозможно. «Альтернативы строительству ВСМ не существует, и затяжка в реализации программы только усугубит сегодняшнее критическое положение дел», — резюмировал Саввов².

Кроме того, он коснулся и финансового вопроса, сообщив, что порядка 15 крупных иностранных фирм и ряд советских акционерных банков

проявили интерес к проекту, и одним из вариантов его реализации может быть создание совместного акционерного общества, в котором контрольный пакет принадлежал бы советской стороне. При этом Саввов подчеркнул, что дальнейшей проработке данного вопроса препятствует отсутствие решения правительства по строительству ВСМ.

Общий положительный настрой конференции был таков, что даже традиционный критик проекта заместитель начальника отдела транспорта Госплана Владимир Павлов был в этот раз к строительству участка Ленинград–Москва довольно благосклонен, хотя и предупредил, что рассчитывать на большие поступления из бюджетов СССР и РСФСР, учитывая экономическое положение в стране, явно не стоит¹.

Достаточное внимание было уделено на конференции и экологическим вопросам. В частности, Лев Данильчик сообщил, что нарушения природной среды при эксплуатации ВСМ несоизмеримо ниже, чем при перевозке пассажиров авиационным и автомобильным транспортом, так как выброс вредных веществ в атмосферу на 1 пассажира/км составляет на авиатранспорте 386 г, на автомобильном — 12 г и на железнодорожном — 0,6 г. Главным принципом трассирования ВСМ является проход в основном по землям, не используемым в сельском хозяйстве, в обход заповедников, заказников и других охраняемых природных объектов, а при необходимости прохода по ним трасса прокладывается по наименее ценным участкам или по специальным эстакадам. При этом делаются необходимые проходы для животных. Данильчик сообщил, что для минимизации загрязнения полосы вдоль пути в поездах будут использоваться эвакуационные туалеты по типу самолетных.

Конференция приняла Рекомендации, из которых необходимо выделить следующие моменты. Прежде всего подчеркивалось, что создание ВСМ является «объективной необходимостью для решения комплекса социальных, экономических и экологических проблем». Далее в резолюции констатировалось, что в настоящее время «недостаточное финансирование и затруднения с привлечением разработчиков от промышленности сдерживают проведение исследований, проектно-изыскательских и конструкторских работ». Также документ признавал целесообразным просить государственные органы СССР и РСФСР оказать поддержку проекту, при этом МПС, ГКНТ и Госплану было

¹ Жабров С. Принципы построения сети скоростных трасс // Железнодорожный транспорт. 1991. № 3.

² Высокоскоростные железнодорожные магистрали // Железнодорожный транспорт. 1991. № 3.

¹ Октябрьская магистраль. 1990. 28 ноября.

рекомендовано «войти в правительство с проектом постановления о строительстве головного участка Ленинград–Москва Высокоскоростной линии Центр–Юг и создании строительной базы, начиная с 1991 г.». При заказчике было намечено создать постоянно действующий орган для координации инвестиционного процесса, научно-технических разработок и их реализации, а также определить головные организации по разработке технических средств и сооружению ВСМ.

Резолюция конференции рекомендовала в 1991 году завершить разработку ТЭО, обеспечить проектирование подвижного состава и транспортных систем, а также приступить к подготовительным работам по строительству опытного участка линии. В Рекомендациях содержалось обращение ко всем государственным, региональным и местным властям, общественным организациям и предприятиям с просьбой оказывать всемерное содействие в проведении работ по развитию высокоскоростного движения в СССР. Особо подчеркивалось, что важнейшая роль в этом деле принадлежит средствам массовой информации¹.

3

В начале марта 1991 г. подкомиссия Государственной экспертной комиссии Госплана СССР признала проект ВСМ перспективным², но строительство линии Центр–Юг не поддержала, а предложила выделить вопрос создания линии Ленинград–Москва в качестве самостоятельной научно-технической проблемы. Буквально на следующий день после объявления этого известия состоялась специальная коллегия МПС по высокоскоростному движению. Правда, в выступлении заместителя председателя Комиссии по вопросам транспорта, связи и информатике Верховного Совета СССР В. Цыганова уже звучали явно тревожные нотки: «Надо четко представлять, где сегодня находится государство в финансовом положении, и не забывать, что позиция обывателя пока не в пользу этого проекта». Также и из выступлений причастных железнодорожников явствовало, что финансирование проектно-изыскательских и конструкторских работ идет очень тяжело. Выделенных на 1991 год

¹ Железнодорожный транспорт. 1991. № 3. С. 21–22.

² Последующее Заключение Государственной экспертной комиссии Госплана СССР было подписано 24 апреля 1991 г.

правительством РСФСР 40 млн рублей было недостаточно, а ситуация с деньгами из бюджета СССР оставалась неясной.

Однако в целом на коллегии был проявлен достаточно уверенный оптимизм. Первый заместитель министра путей сообщения Владимир Гинько в своем выступлении напомнил, что после окончания войны, когда решался вопрос о строительстве метро в Ленинграде, многие были против, мотивируя это отсутствием средств. «Но вскоре эти же люди поняли, что если бы метро не начали строить, то город бы просто остановился»¹, — констатировал Гинько.

Выступивший начальник ОЖД Анатолий Зайцев сообщил, что уже достигнута предварительная договоренность с целым рядом крупных предприятий об их участии в проекте. «При такой поддержке властей и в содружестве с промышленностью мы в состоянии решить если не все, то многие проблемы. В Ленинграде почва для начала работ подготовлена», — заявил Зайцев.

Очень поддерживал идею ВСМ заместитель министра тяжелого машиностроения СССР В. Наливайко, который, в частности, сказал: «Даже малоразвитые страны не позволяют себе так наплеватьски относиться к программам развития транспорта. У нас же до сих пор нет четкой правительственной позиции по строительству ВСМ и поэтому МПС вынуждено ходить с шапкой по кругу, собирать пятаки. У меня нет сомнений, что эта программа должна быть национальной. В то же время рынок подталкивает к созданию акционерного общества, в которое надо привлекать и немцев, и французов. А уж что касается конструкции ходовой части подвижного состава — надо покупать у французов лицензию и ничего не изобретать».

Правда, по поводу покупки лицензий мнения разделились. Директор ВНИИЖТа Александр Лисицин отметил, что вряд ли следует слишком ориентироваться на зарубежный опыт. «Нашим ученым и конструкторам вполне по силам разработать и подвижной состав и устройства электрооборудования и путевые конструкции», — заявил он. Многие выступавшие большие надежды возлагали на конверсию оборонных предприятий, подчеркивая, что только широко вовлекая в разработки предприятия оборонки, можно создать мощный творческий потенциал. Также звучала информация, что после Второй конференции по высокоскоростному движению с немцами был подписан протокол о намерениях, и фирмы

¹ Октябрьская магистраль. 1991. 19 марта.

Германии могли бы взять на себя около 10% сметной стоимости строительства. Важное значение для привлечения иностранного капитала имело заключение французских экспертов, где говорилось, что выбранный для сооружения ВСМ регион можно рассматривать как вполне приемлемый для формирования рынка транспортных услуг.

Подытоживая выступления, первый заместитель министра Геннадий Фадеев назвал предстоящее создание ВСМ проектом XXI века, подчеркнув, что только благодаря его реализации появятся надежды на прорыв к новым техническим и технологическим рубежам. «Пора переходить от разговоров к конкретным делам, иначе будет упущен шанс догнать западный локомотив, и мы безнадежно отстанем в развитии железнодорожных магистралей», — заявил Фадеев¹. (Волею судеб это было его последнее заявление в поддержку проекта ВСМ Ленинград–Москва.) Обозреватель газеты «Гудок» Николай Давыдов, всемерно ратававший в то время за строительство ВСМ, в своем материале по поводу данной коллегии искренне поддерживал сторонников строительства, а противников назвал «могильщиками нового».

После коллегии готовивший ее материалы главный инженер Октябрьской дороги Валерий Саввов дал прессе следующий комментарий относительно экономических механизмов строительства ВСМ: «Мы по-прежнему считаем, что наиболее оптимальным вариантом здесь было бы создание акционерного общества. Кстати, наша дорога уже имеет опыт участия в такого рода предприятиях, я имею в виду создание ассоциации «Теллефлинт» для строительства железнодорожной линии Ледмозеро–Кочкома. Сегодня ведутся консультации с делегацией, в которую входят эксперты из Германии, представляющие интересы 37 немецких фирм. Проявляет интерес и ряд банков. Я хотел бы назвать Балтийский банк и Кредобанк. Во второй половине года будет, видимо, принято постановление Совета министров РСФСР по вопросам создания ВСМ, его проект будет подготовлен в МПС»². Саввов также сообщил, что на месте будущей линии уже вбиты первые колышки, а начало строительства первого перегона в 13 км на головном участке Ленинград–район Новгорода намечено на 1992 г.

Поскольку и Госплан, и МПС высказывались за проект, Октябрьская железная дорога продолжала финансирование работ Ленгипротранса

¹ Гудок. 1991. 21 марта.

² Октябрьская магистраль. 1991. 19 марта.

по разработке ТЭО линии Ленинград–Москва в соответствии с ее заданием от 30 ноября 1989 года и дополнением к нему от 19 октября 1991 г. В итоге в 1990–1991 годах были проведены технико-экономические исследования, геодезические, гидрологические, инженерно-геологические и трассировочные работы, согласования вариантов трассы с землепользователями и землевладельцами, дешифрирование материалов аэрофотосъемки вдоль трассы и др.

4

Между тем нельзя упускать из виду, что развитие проекта ВСМ шло в очень сложной политической и социально-экономической обстановке, которая в СССР в 1989–1991 годах все более обострялась и в конце концов подошла к состоянию глубокого национального кризиса. Уже 1-й Съезд народных депутатов (май 1989 г.), впервые избранный на относительно свободных выборах, показал, что Коммунистическая партия Советского Союза стремительно теряет доверие наиболее передовой части населения, а Политбюро ЦК КПСС и Правительство практически не знают, что делать с разваливающейся социалистической экономикой. Избранный на Съезде Верховный совет поручил правительству к 1 сентября подготовить план и бюджет на 1990 год, которые должны были обеспечить условия для перехода к рынку. Как именно нужно к нему переходить — никакого внятного мнения у властей не было. В августе 1989 года академик Леонид Абалкин был назначен заместителем председателя Совета министров — председателем Государственной комиссии по экономической реформе. Но руководство СССР во главе с Михаилом Горбачевым оставалось в целом на социалистических позициях, не решаясь на реальный переход к рыночной экономике в виде отпуска цен и приватизации промышленности как самых первоочередных мер с одновременным принятием принципиально новой законодательной базы.

Производство, работающее в условиях принятого в 1987 году явно утопического Закона о государственном предприятии (объединении), начало падать. Это адекватно отражалось и на железнодорожных перевозках, которые впервые за весь послевоенный период снизились в 1989 году на 2% (в 1990 — на 3,3%, в 1991 — на 8,2%)¹. При этом в стране прочно

¹ Железнодорожный транспорт. 1992. № 12.

установилась талонная система распределения основных видов продовольственных товаров, царили дефицит и очереди.

29 мая 1990 года лидер движения за демократические реформы Борис Ельцин был избран Председателем Верховного совета РСФСР, а 12 июня того же года был формально провозглашен суверенитет России. 12 июля Верховный совет принял новую структуру Правительства РСФСР, которое начало устанавливать контроль над российской территорией и приступило к разработке своей программы перехода к демократическому, рыночному общественному строю.

14 января 1991 года Председатель Правительства Николай Рыжков ушел в отставку и премьером стал Валентин Павлов, который инициировал ряд мер по частичной либерализации цен и проведению денежной реформы, но эти паллиативные шаги не дали каких-либо существенных положительных результатов. В июне 1991 года прошли выборы Президента РСФСР, на которых уверенно победил Борис Ельцин.

15–17 июля 1991 года состоялся саммит большой семерки в Лондоне, где Горбачев обратился к его участникам с просьбой о кредитах. Главы крупнейших стран мира ответили отказом, если в СССР не будут проведены базовые либеральные реформы, направленные на создание рыночной экономики. Обреченность невнятной и во многом ставшей уже демагогической политики Горбачева стала очевидной.

Произошедший 19–21 августа путч ГКЧП поставил символическую точку в российском коммунистическом эксперименте. В конце октября — начале ноября 1991 года в Москве прошел V Съезд народных депутатов РСФСР, одоббивший программу системных реформ в России и образовавший новое правительство, которое возглавил сам Президент Ельцин. Заместителем председателя по вопросам экономической реформы был назначен Егор Гайдар (с 2 марта 1992 г. — первый заместитель, с 16 июня — и.о. председателя).

8 декабря были подписаны Беловежские соглашения России, Белоруссии и Украины об образовании СНГ, а 21 декабря к ним присоединились еще 8 бывших советских республик. Таким образом СССР прекратил свое существование. 25 декабря 1991 года Горбачев подал в отставку с поста президента уже не существующего государства.

Ситуация в экономике страны была крайне тяжелая. 17 июня, выступая перед депутатами Верховного Совета СССР, премьер Павлов заявил, что правительство сосредоточилось на ключевых задачах, от решения которых прямо зависит «само государственное, экономическое и, если

хотите, физическое выживание нашего народа и страны в целом». Он запросил для правительства дополнительные полномочия, которые давали бы ему право в условиях кризиса оперативно решать вопросы без согласия Президента страны, Верховного Совета и даже предприятий¹.

Также в июне 1991 г. глава Комитета государственной безопасности СССР Владимир Крючков докладывал Верховному Совету, что «отечество находится на грани катастрофы». Товарные запасы в розничной торговле сократились до рекордной величины, причем по мясу и рыбе — всего лишь до 10 дней. При этом система Госплана и Госснаба практически не действовала, ибо последний не заключил и одного процента из числа предполагавшихся на следующий год хозяйственных договоров². Надвигались голод и хаос.

5

Соответственно, и в системе МПС описываемые времена были весьма бурными. С 1 января 1988 г. отрасль была переведена на хозрасчет и самофинансирование. С этого времени на железной дороге постоянно звучала тема «работы в новых условиях», «перехода на экономические методы работы», «реформирования» и т. д. Другое дело, что практически никакие новые методы в супермонополизированной отрасли, являвшейся как бы идеальной моделью социалистического хозяйства, не приживались, потому что органически не вписывались в этот гигантский, крайне забюрократизированный, во всех отношениях абсолютно негибкий, да еще до перестройки и дотируемый из госбюджета организм.

Весной 1991 г. министра путей сообщения Николая Конарева не утвердил на его должности Верховный Совет СССР, и 8 мая 1991 он ушел в отставку. В своем прощальном обращении к железнодорожникам Конарев, в частности, написал, что гордится успехами отрасли в 1983–1988 годах, «когда в стране была более стабильная общеполитическая обстановка и не было тех разрушительных процессов в экономике и государственном устройстве страны, происшедших в 1989–1990 годы и особенно с начала 1991 года»³.

¹ Гудок. 1991. 18 июня.

² Лопатников Л. Перевал. М., 2006. С. 75.

³ Гудок. 1991. 12 мая.

Министром путей сообщения СССР назначили начальника Горьковской железной дороги, депутата Верховного совета СССР Леонида Матюхина. Он к проекту ВСМ никакого отношения не имел и им практически не интересовался. 20 июня прошла коллегия МПС, посвященная мерам по обеспечению устойчивой деятельности железнодорожного транспорта. Матюхин выступил с большим программным докладом, где констатировал, что отрасль находится в крайне тяжелом финансовом положении. Грузовые перевозки в первом полугодии упали по сравнению с уровнем прошлого года на 8,3%, пассажирские — на 9%, прибыль — на 30%. Среднесуточная погрузка составила 9,8 млн. т, то есть снизилась до уровня конца 1970-х годов.

Министр выдвинул большую программу по активизации коммерческой деятельности железных дорог, повышению доходов через привлечение грузов всеми возможными методами (включая рекламу), созданию сети хозрасчетных коммерческих центров на дорогах, построению отраслевой биржевой структуры, в частности Коммерческого железнодорожного банка и Акционерного страхового общества и др. Никаких упоминаний о новом транспортном продукте — высокоскоростном движении — в его предложениях не было. «Сейчас вопрос стоит не о завоевании высоких рубежей, а о том, как железнодорожный транспорт может выжить в сложившейся критической ситуации», — констатировал Матюхин¹. В следующем его докладе в преддверии Дня железнодорожника также были безрадостные цифры, при этом еще министр обратил внимание на то, что наряду с сокращением перевозок и доходов эксплуатационные расходы, наоборот, выросли к прошлому году на 640 млн руб. «К сожалению, наша экономика носит затратный характер», — констатировал глава МПС².

Но провести в жизнь свою программу ему не довелось. После ГКЧП Ельцин обвинил Матюхина в прямой поддержке путчистов и потребовал от Горбачева замены министра. Матюхин был сначала отстранен от работы, а в конце ноября 1991 г. уволен.

Важно также отметить, что летом и осенью (даже уже после ГКЧП) шла активная работа по проекту нового Союзного договора, предполагавшего наряду с созданием самостоятельных республик тем не менее сохранение некоего центрального правительства. В этой связи руковод-

ство МПС СССР тоже самым активным образом готовило свои предложения по самосохранению, доказывая во всех инстанциях, что надо оставить централизованное руководство железнодорожной сетью всех республик, иначе наступит хаос. В течение сентября — ноября состоялось несколько этапов заседаний всех причастных, где МПС предлагалось преобразовать то в корпорацию, то в Министерство железнодорожного транспорта, то в Министерство путей Сообщества и т. д.

15 ноября 1991 г. прошла коллегия, где от имени рабочей группы с большим докладом выступил Геннадий Фадеев, в частности заявив: «Мы на грани банкротства»¹. Было решено немедленно добиваться реализации ранее принятого решения Госсовета о сохранении МПС как межреспубликанского органа, поскольку с 1 ноября формально союзные министерства уже не работали. И даже 20 декабря, когда было совершенно ясно, что СССР уже распался и никакого центрального координирующего правительства никто создавать не собирается, железнодорожники все-таки направили письмо участникам встречи стран СНГ в Алма-Ате с настоятельным предложением сохранить единое для всех МПС².

Наряду с этим министр транспорта России Виталий Ефимов в 1991 году старался провести в жизнь линию реформаторов в правительстве на передачу функций государственного регулирования железнодорожного транспорта Минтрансу РСФСР, пытаясь склонить к этому и самих железнодорожников. Однако те были к таким реформам совершенно не готовы и начали хождение по инстанциям с целью сохранения своего «государства в государстве» путем создания МПС Российской Федерации. При этом в газете «Гудок» полным ходом шла кампания по публикации открытых писем железнодорожных профсоюзных организаций Президенту Ельцину, где указывалось, что «обстановка в трудовых коллективах становится все более напряженной и вызывает законное возмущение у железнодорожников»³. В декабре в одном из таких писем прозвучал и фактический ультиматум властям с требованием повысить заработную плату в 2 раза, установить фиксированные цены на товары массового потребления, снизить подоходный налог до 10%, отменить удержания средств в пенсионный фонд и др.⁴

¹ Гудок. 1991. 21 июня.

² Гудок. 1991. 3 августа.

¹ Гудок. 1991. 27 ноября.

² Гудок. 1991. 21 декабря.

³ Гудок. 1991. 28 ноября.

⁴ Гудок. 1991. 4 декабря.

Не желая иметь у себя в тылу в разгар сложных и болезненных рыночных реформ транспортный саботаж, образованное в ноябре V Съездом народных депутатов РСФСР Правительство Ельцина–Гайдара пошло МПС навстречу. 10 декабря с его командным составом провел умиротворительные переговоры первый вице-премьер Геннадий Бурбулис, а 26 декабря 1991 года было издано постановление Правительства «О неотложных мерах по стабилизации работы Российских железных дорог и социальной поддержке железнодорожников». МПС было выделено в общей сложности 1,5 млрд рублей и 105 млн долларов, а заработная плата повышена в 1,9 раза. Бурбулис пришел даже на предновогоднее общесетевое селекторное совещание и сделал все, чтобы привлечь эту многотысячную специфическую аудиторию на свою сторону. В частности, он заверил, что на нынешнем этапе предполагается отнести имущество железнодорожного транспорта к федеральной собственности и не допустить его «нахальной» приватизации¹. Также пришлось учредить и МПС России, о чем был подписан Указ Президента 20 января 1992 г., с назначением министром путей сообщения Геннадия Фадеева².

6

Итак, характеризуя период с момента возникновения Государственной программы «Высокоскоростной экологически чистый транспорт» до конца 1991 года (то есть создания РАО «Высокоскоростные магистрали»), главное, что нужно отметить, — это ведущую роль Министерства путей сообщения СССР в инициировании, разработке и лоббировании через Госплан и другие властные структуры проекта ВСМ. Скоростное движение являлось неотъемлемой частью научно-технической и практической деятельности МПС в 50–80-е годы, и идея создания в СССР специализированных высокоскоростных линий рождалась именно в среде железнодорожников, была ими выпестована и в конце 1980-х годов принята как неизбежный путь дальнейшего развития железнодорожного транспорта. При этом сначала речь шла о системе Центр–Юг, а с 1990 года — уже конкретно о ее головном участке Ленинград–Москва. Первый заместитель министра путей со-

¹ Гудок. 1991. 28 декабря.

² Подробнее см.: Гурьев А. Из тупика. С. 129–137.

общения Геннадий Фадеев в тот период лично возглавлял эту работу, заявлял о себе как об убежденном стороннике строительства ВСМ, хорошо разбирался в данных вопросах и в целом выглядел, можно сказать, знаменем всех приверженцев создания высокоскоростных магистралей в СССР.

Сам он впоследствии описывал автору данный период следующим образом: «В ранге первого заместителя министра я отвечал в МПС прежде всего за организацию перевозок пассажиров и грузов. Это было самое расстрельное место, или, как говорят на сибирских реках, “на бою”, то есть на перекатах, на стремнине, где очень трудно справиться на веслах и даже на моторке. Чуть ошибся — и пропал. Меня назначили первым заместителем в марте 1988 года, когда я уже с полгода проработал в качестве заместителя министра — начальника главного управления по перевозкам. Этот период был характерен для страны как время оживления экономики. В 1985 году пришел к руководству Горбачев, стало больше открытости, пошло раскрепощение, была создана новая атмосфера в обществе. И 1988 год во всей истории нашего железнодорожного транспорта был рекордным с точки зрения объемов перевозок. 4 млрд 97 млн 970 тысяч — вот цифра, которую я Вам в любой момент назову, потому что она у меня всегда в памяти. Почему? А дело было так. План на 1988 год был задан менее 4 млрд, но первый квартал показал, что мы можем превысить эту рубежную цифру. Я вышел на беседу с министром Николаем Семеновичем Конаревым. Он всегда очень подхватывал хорошие мысли, идеи, не закрепощал людей. И он мне сказал: “Ты говоришь дело, надо поднять эту планку до 4 млрд, и даже если мы в конце концов не выполним, но сам такой факт будет иметь мобилизующее значение”. Мы все продумали, в том числе меры поощрения вплоть до легковых машин. Но чтобы такую цифру поднять, нужно было добиться практически идеального движения — и грузового, и пассажирского. А главным барометром работы сети железных дорог всегда была (и завтра будет) суточная передача по стыкам вагонопотоков. В 1988 году в среднем она равнялась 400 тысячам вагонов, а в субботу-воскресенье — 450 тысячам, потому что окна закрывались и груз проходил. То есть, когда мы обеспечивали такую передачу — это была как симфония, отлаженная игра оркестра. И мы в результате вышли на превышение 4 млрд т грузов по итогам года. При этом у нас был и самый высокий график пассажирского движения. Именно тогда мне стало ясно, что малейший дальнейший прирост грузовых перевозок

просто татарит пассажирские, потому что пропускных способностей больше уже не было. Также и все меры по увеличению веса и длины грузовых поездов, обороту локомотивов и вагонов и т. д. — все уже было востребовано, и мы видели, что резервов практически нет. Все начали чувствовать, что надо или развивать сеть или думать о новых решениях, каким образом пропускать пассажирские поезда. Поэтому стали возникать предложения, которые вносились коллегией МПС, ВНИИЖТом, Академией наук, что надо создавать новые виды транспорта, причем принципиально новые. Начали с пассажирских перевозок. Таким образом появилась и была утверждена правительством Концепция о создании высокоскоростного, экологически чистого вида транспорта. Там были подпрограммы и главная — это создание специализированной скоростной дороги Центр–Юг. Но когда эта подпрограмма была принята, буквально следом посыпались вопросы: а почему Центр–Юг, почему не из Ленинграда? И в связи с тем, что именно направление Ленинград–Москва больше всех других подходило для скоростного движения, мы посчитали это предложение правильным. Я говорю “мы”, потому что были назначены ответственные, и в частности, я был поставлен как первый заместитель министра ответственным за выполнение программы Центр–Юг. Это было решение правительства. До этого, как известно, я поработал в Питере начальником дороги и очень хорошо представлял проблемы Северо-Западного региона страны, прекрасно знал здесь направление грузопотоков и пассажиропотоков. Поэтому естественно, что мы добились того, чтобы были внесены принципиальные поправки в эту программу, и уже предусматривалось строительство линии Ленинград–Москва и далее уже в сторону Сочи, Адлера и т. д. Но как у нас в России всегда случается, через пару лет начались страшные потрясения, перемены в стране, пришел 1991 год, и все это, естественно, было отброшено¹.

Что же именно и, главное, кем было отброшено в 1991 году? С этим нужно разобраться.

Глава III

В пятницу 13-го

Худшие враги — из бывших друзей.

Бальтасар Грасиан, испанский писатель

Если не можешь сделать сам —
по крайней мере, помешай другому.

Карел Чапек, чешский писатель

Нет на свете печальней измены,
Чем измена себе самому.

Николай Заболоцкий, советский поэт

1

Ключевое событие в деле проекта ВСМ произошло в пятницу 13 сентября 1991 года. В этот день, то есть буквально спустя три недели после подавления ГКЧП, в условиях падения крупнейшей империи — СССР, надвигавшейся неизвестности, в самый разгар подготовки труднейших социально-экономических реформ Президент России Борис Ельцин подписал Указ № 120 «О создании высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва». (6 сентября городу на Неве согласно результатам опроса жителей было возвращено его историческое имя)¹.

Произошло это, по версии газеты «Октябрьская магистраль», следующим образом. 10 сентября 1991 г. на прием к председателю Совета министров РСФСР Ивану Силаеву пришли мэр Санкт-Петербурга Анатолий Собчак, начальник Октябрьской железной дороги Анатолий Зайцев и председатель Комитета по экономическому развитию мэрии Санкт-Петербурга Алексей Большаков. Они принесли российскому

¹ Отметим, что изначально проект назывался именно Санкт-Петербург–Москва, а не Москва–Санкт-Петербург. При этом надо учесть, что и на существующей железнодорожной линии, соединяющей два крупнейших центра России, отсчет километров идет не от Москвы, как на всех других маршрутах страны, а от Санкт-Петербурга. Дело заключается в том, что когда строилась эта дорога, город на Неве был столицей государства.

¹ Беседа состоялась в августе 2008 г.

премьеру подготовленное в управлении ОЖД письмо, под которым стояли подписи мэров Москвы и Санкт-Петербурга, председателя Ленинградского областного совета народных депутатов и начальника Октябрьской дороги. В нем доказывалась необходимость строительства ВСМ. Силаев тут же поручил своему заместителю Александру Каменеву и министру транспорта Виталию Ефимову подготовить предложения. На следующий день специальная группа с участием представителей причастных организаций взялась за составление проекта Указа. А уже 13 сентября Президент Ельцин поставил на нем свою подпись¹.

В Указе № 120 констатировалось, что действующая железнодорожная магистраль Санкт-Петербург–Москва исчерпала свои провозные возможности и не удовлетворяет потребности народного хозяйства и населения в перевозках. Для существенного улучшения транспортных связей между двумя крупнейшими городами России на базе использования современных достижений науки и техники, повышения безопасности движения и уровня обслуживания пассажиров, экономии топливно-энергетических ресурсов предписывалось:

1. Принять предложение Совета Министров РСФСР, мэров гг. Москвы и Санкт-Петербурга, Леноблсовета о строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва и организации производства электроподвижного состава. В этих целях считать необходимым создание Российского акционерного общества с контрольным пакетом акций, принадлежащим государству.

2. Совету Министров РСФСР: разработать и утвердить в 1991 году Российскую национальную программу по строительству, коммерческой эксплуатации и организации производства электроподвижного состава, предусмотрев использование возможностей конверсии предприятий оборонной промышленности; рассмотреть вопрос о льготном налогообложении и других льготах в сфере хозяйственной деятельности учреждаемого акционерного общества и представить соответствующие предложения.

3. Органам исполнительной власти, министерствам и ведомствам, должностным лицам всемерно содействовать осуществлению данной программы и деятельности учреждаемого акционерного общества.

Далее события развивались очень быстро, и уже 16 сентября во исполнение Указа было издано Распоряжение Совета Министров РСФСР

¹ Октябрьская магистраль. 1991. 25 сентября.

№ 1014-р «Об образовании дирекции по строительству ВСМ Санкт-Петербург–Москва». В нем, в частности, предписывалось принять предложение Минтранса РСФСР, согласованное с МПС СССР, об образовании Дирекции по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва с правами юридического лица и назначить ее генеральным директором Алексея Большакова, поручив ему представить в Правительство РСФСР проект Положения об указанной Дирекции. При этом Министерству экономики, Минтрансу и Дирекции поручалось разработать и представить на рассмотрение Совета Министров РСФСР Российскую национальную программу по строительству, коммерческой эксплуатации и организации производства электроподвижного состава. Также на Дирекцию возлагалась функция учредителя акционерного общества от имени государства с контрольным пакетом акций.

Дело пошло споро, и 25 декабря 1991 года в Санкт-Петербурге было зарегистрировано Российское акционерное общество «Высокоскоростные магистрали» (РАО ВСМ)¹. Наиболее крупными учредителями компании выступили мэрии Москвы и Санкт-Петербурга, администрация Ленинградской области и ГУП «Октябрьская железная дорога». Структура управления компании предусматривала наличие Наблюдательного совета (аналога совета директоров), правления² и генерального директора. Председателем Наблюдательного совета был избран начальник Октябрьской дороги Анатолий Зайцев, генеральным директором — Алексей Большаков. Местом пребывания головного офиса РАО ВСМ было решено сделать Санкт-Петербург. При этом компания заняла офисы площадью 275 кв. м в помещении, принадлежавшем городу, по адресу пл. Островского, 9 (близ здания управления ОЖД на пл. Островского, 2). Основными уставными видами деятельности РАО ВСМ являлись проектирование и строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей, конструирование и производство высокоскоростного пассажирского подвижного состава, производство и модернизация электроподвижного состава пригородного сообщения.

¹ РАО ВСМ — таково было изначальное сокращенное название компании, ставшее известным брэндом. Его мы и будем использовать до самого окончания повествования, несмотря на то, что с начала 2000-х годов было введено официальное название РОАО ВСМ, а с недавнего времени — ОАО ВСМ.

² Правление как орган управления РАО ВСМ было упразднено в 2002 г.

Незамедлительно начал формироваться и кадровый состав новой компании. Первым заместителем генерального директора РАО ВСМ был приглашен Валерий Саввов (до этого работавший главным инженером — первым заместителем начальника Октябрьской железной дороги), заместителями генерального директора стали Евгений Сотников (первый заместитель директора ВНИИЖТа), Владимир Тулаев (заместитель генерального директора НПО «Дальняя связь»), Александр Утевский (начальник Главного управления имущества г. Ленинграда), Сергей Козлов, Валерий Дмитриев, позднее Евгений Кийски (заместитель начальника ОЖД по локомотивному и вагонному хозяйству) и др.

Впоследствии Зайцев рассказал автору следующие подробности о периоде образования РАО ВСМ: «Когда встал вопрос реализации планов по строительству высокоскоростной дороги, было уже ясно, что прежняя плановая система экономики разрушена и от государства мы вряд ли сможем получить деньги. Строить прежними методами нельзя — это было очевидно. Тогда мы с моими заместителями пришли к выводу, что в новых условиях нужно создать специальную коммерческую компанию при Октябрьской дороге, которая бы занималась привлечением денег и разработкой этого проекта. Стали искать, кто бы мог потянуть эту работу, потому что нам нужен был человек, вхожий в оборонную промышленность. Почему? Да прежде всего потому, что в то время все передовые технологии и вообще соответствующий потенциал был как раз у военно-промышленного комплекса. И вот после долгих обсуждений мы вышли на Алексея Алексеевича Большакова, который работал в те годы заместителем главы исполнительной власти в Ленинграде. Он дал согласие. Я не знаю точно, почему именно он согласился на наше предложение, то есть не хотел дальше работать с Собчаком в мэрии города в Смольном. Я этих деталей у него никогда не расспрашивал. Но для нас это была, безусловно, находка, потому что он являлся выходцем как раз с оборонной промышленности, и вместе с тем поработал уже в системе государственной власти. И вот когда он занялся этим делом, то поставил вопрос шире, а именно, что создаваемое подразделение должно быть не дочкой Октябрьской дороги, а самостоятельной общероссийской компанией. Ему удалось провести соответствующий указ Президента и постановление Правительства. Это была заслуга только Большакова. Он конкретно этим занимался и, что называется, сам топтал все коридоры власти. Мне, конечно, также доводилось принимать участие в различных мероприятиях. Хорошо помню, например,

как на одном из заседаний Госдумы мы докладывали с Большаковым вдвоем о наших планах и получили поддержку. Депутаты сказали: вот единственное предложение не разрушать, а что-то создавать. Нужно его поддержать. Кроме этого, у нас было множество всяких слушаний, и практически везде удавалось получить одобрение, хотя, конечно, дебатов было всегда очень много»¹.

2

Итак, вроде бы все замечательно. Проект перешел в стадию практической реализации, создана реальная хозяйственная компания и начинается уже самое главное — строительство дороги и всех необходимых технических средств. Однако очень скоро выяснилось одно крайне неожиданное для всех причастных лиц обстоятельство. Назначенный 20 января 1992 г. главой образованного Министерства путей сообщения Российской Федерации² Геннадий Фадеев вместо проявления неких отеческих чувств по поводу создания РАО ВСМ внутренне все это дело совершенно не принял и при внешней сдержанности и холодности в действительности быстро стал твердым противником строительства Высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва.

Сам он рассказал автору по этому поводу следующее: «Вот представьте ситуацию: я сижу в своем кабинете, расписываю почту. И вдруг — что я вижу?! Указ президента страны о создании РАО “Высокоскоростные магистрали”. Можете представить мое изумление? Я же проект этого Указа не визировал и ни сном ни духом о нем не знал. То есть Высокоскоростную железнодорожную магистраль хотят строить практически без Министерства путей сообщения. Я пытаюсь выяснить ситуацию через курирующего отрасль вице-преьера, через самого премьера — все только удивляются и говорят, что к этому не причастны. То есть не то что МПС, а Правительство не причастно! Каким образом я, руководитель государственной отрасли, должен относиться к некоей коммерческой компании, которая сама никак не хочет относиться ни к МПС, ни даже к Правительству? Зачем мне вообще все это нужно? Ладно, прохо-

¹ Беседа состоялась в сентябре 2008 г.

² О создании МПС России см.: Гурьев А. Из тупика. С. 131–137. <http://guryevandrey.narod.ru/book.html>

дит какое-то время, Большаков приезжает ко мне, то есть делает визит министру. Пришел, представился, дескать — Большаков. Я его послушал, задал несколько вопросов: каким образом прошел этот документ, кто согласовывал — министерство ли, Академия или кто-то еще? Абсолютно никто не согласовывал. Тогда я ему задаю такой вопрос: а Вы сами-то по специальности кто? Он ответил, что занимался связью. Я спросил, представляет ли он вообще стоимость этой дороги? Выясняется, что, дескать, все профинансирует государство. Я про себя думаю: как в такое время это возможно, когда сегодня в бюджете и для армии-то ничего нет? И сказал ему, что этот проект в данный момент нереален, и сам Указ по исполнению нереальный. Главное — с точки зрения финансирования. И добавил: ну что ж, занимайтесь, вы же — акционерная компания, если привлечете деньги и постройте ВСМ, я буду этому рад, поскольку появится конкуренция. То есть частная дорога и государственная — и будем конкурировать. Вот это были мои слова. Далее мы пожали друг другу руки, и на этом все мое участие в этом РАО ВСМ в смысле каких-то еще контактов закончилось. Правда, потом я еще раз встречался с Большаковым в составе российской делегации, когда нас пригласили в 1993 г. в Париже выступить перед депутатами парламента с презентацией проекта ВСМ¹. Кроме нас, были вице-премьер Лобов, мэр Санкт-Петербурга Собчак и др. Я выступал третьим, и смысл моих слов был такой: в России очень большие грузовые перевозки, пассажирские тоже растут, поскольку увеличилась подвижность населения, нужны новые дороги. Но государство не в состоянии профинансировать такие про-

¹ Речь идет о коллоквиуме, прошедшем в ноябре 1993 г. в Национальном собрании Франции и посвященном российско-французскому сотрудничеству в осуществлении проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва. Несколько ранее данные вопросы обсуждались во время приезда в Москву премьер-министра Франции Балладюра, а накануне парижской встречи Президент РФ Ельцин направил Президенту Франции Миттерану послание, в котором привлек его внимание к этому проекту. ИТАР-ТАСС, частности, передал: «Министр путей сообщения РФ Геннадий Фадеев в своем выступлении отметил, что осуществление проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва должно стать первым этапом программы реконструкции и модернизации всей сети железных дорог в России, и что французский опыт строительства подобных магистралей будет чрезвычайно полезен для российской стороны. Среди дальнейших планов МПС он назвал строительство скоростной пассажирской магистрали Москва–Минск–Брест–Варшава–Берлин, которая позволит в 3–4 раза сократить время в пути и таким образом приблизить Россию к Западной Европе». (Гудок. 1993. 18 ноября).

екты. Поэтому я как министр приветствую, что в стране сегодня в рыночных условиях появляется практически новый вид транспорта, который построит частный капитал, и это — как раз та конкуренция, о которой вы все так мечтаете. После собрания меня Лобов и Собчак принялись укорять, дескать, ну зачем ты вот так сказал, надо было как-то иначе. А я им говорю: я сказал так, как будет. И действительно, результат этой затеи вылился в большие долги, знаменитую “яму” в центре Санкт-Петербурга и больше ничего. А когда в 1996 году Большаков был назначен первым вице-премьером, я тогда вслух говорил: “Такого еще в правительстве не было”. Ну и действительно, Большаков, Зайцев — они там три месяца, что ли, или чуть больше просуществовали, в том правительстве надуманном, и для отрасли это было время, выброшенное на ветер».

Автор поинтересовался у Фадеева, как он относился тогда к тому, что глава МПС вопреки своей прежней позиции уже был против проекта, а начальник Октябрьской дороги Зайцев являлся председателем Наблюдательного совета РАО ВСМ и практически главным инициатором всего дела? Фадеев ответил так: «Видите ли, в этом деле волею судеб оказались в том числе и те люди, которых я уважал как специалистов. Ну, например, там работал Валерий Михайлович Саввов — это мой воспитанник, ученик, я его вырастил, а он ушел туда. Или вот Лев Николаевич Данильчик — мы его с удовольствием наградили знаком Почетного железнодорожника. А Сотников Евгений Александрович! Он же вел этот научный проект, много вложил в него труда, я его очень уважаю. Ему года три назад отмечалось 70-летие, и я, будучи президентом ОАО РЖД, приезжал во ВНИИЖТ, его поздравил, поблагодарил, мы вспомнили совместную работу, в том числе и по высокоскоростному движению. Я же им в то время все задавал вопрос: вот у меня календарь лежит на столе, когда, вы говорите, начнете строить? Он отвечал, например: начнем в 1994 году и в 98-м закончим. Я ему: распишись. И Сотников расписывался. Ежегодно. Я сохранил календарь, и за дружеским чаепитием на его юбилее говорю: будешь еще подписывать? Он: не буду! Ну, так-то! Что же касается Зайцева, то если бы не Фадеев, то он бы так в Мурманске в какой-нибудь частной компании и проработал всю жизнь, а не начальником железной дороги и министром. Я его ценил и двигал по службе. Не знаю, почему он поменялся, под влиянием Большакова, наверное. Но я всегда относился к его занятиям в ВСМ так, что, ну, бурлит там жажда деятельности у человека, что ж,

пусть занимается. Партийный же работник в прошлом! Вот он насоздавал там на Октябрьской много всяких коммерческих компаний, когда я их еще на выстрел к железной дороге не подпускал. Например, с финнами они совместную фирму “Хелен”¹ создали ведь еще в советское время! Ну что ж — организовал и организовал. Но я всегда говорил, что каждый должен своим делом заниматься. И Большакову об этом сказал, что вот Вы там связью где-то на заводе занимались, а я — всю жизнь на железной дороге. Так кто из нас окажется прав?»

Автор задал Фадееву и такой вопрос: «Если бы все-таки проект Указа Президента о РАО ВСМ шел непосредственно через Вас, и Вы затем возглавили бы это дело со стороны МПС, то могло ли получиться все иначе?» Фадеев ответил: «В то время строительство ВСМ было нереально, просто нереально. И я проект такого Указа не подписал бы. Ну, разве что если бы меня пригласил Борис Николаевич, то, наверное, он бы мог заставить меня этого сделать. Если бы ему нужна была моя подпись. Наверное. Он — президент, я — министр. Но я бы сказал ему то, что и так тогда вслух везде говорил — это непонятная затея».

А что же думали по поводу позиции Фадеева его оппоненты? Автор прямо задал вопрос Зайцеву, почему, по его мнению, Геннадий Матвеевич, который являлся ранее однозначным сторонником и даже руководителем программы Центр–Юг, вскоре после образования РАО ВСМ стал столь же убежденным противником проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва? Зайцев ответил: «Тут все чисто субъективно. Я думаю, дело исключительно в его обиде. Он этого никогда не формулировал, но мы, видит Бог, пытались ввести дело в конструктивное русло. После образования РАО ВСМ лично я своими руками принес Геннадию Матвеевичу проект постановления Правительства о назначении его председателем Наблюдательного совета и сказал: мы все это проведем сами, Вы только дайте согласие. У нас уже тогда был выход прямо в Правительство помимо МПС, и мы могли решать там вопросы. Но он положил

¹ По поводу созданного в 1989 году СП «Хелен», специализирующегося на обслуживании иностранных туристов, впоследствии было много шума. А.А. Зайцева критиковали в прессе, таскали по судам и в конце концов оставили в покое, но Фадеев объявил ему выговор и приказал выйти из СП. Но вот что писал 27 сентября 1989 года «Гудок»: «В Ленинграде состоялась торжественная презентация нового очень полезного СП “Хелен”, на которой присутствовали министр транспорта Финляндии Пека Веннемо и первый заместитель министра путей сообщения СССР Геннадий Фадеев».

этот проект под сукно, так и не сказав ни “да”, ни “нет”. Ну, а потом Фадеев, как известно, свою отрицательную позицию обосновал уже тем, что ВСМ не нужна, потому что пассажиропотока нет, и лучше снять грузовое движение с главного хода на другие направления, модернизировать его и пустить там скоростные поезда. Эта точка зрения в МПС и возобладавала, хотя она, конечно, изначально вела в тупик. Сама же фамилия Большаков вскоре стала для Фадеева просто нарицательным негативным понятием».

Автор спросил: «Но верно ли то, что в те первые годы существования РАО ВСМ Фадеев хоть и не помогал, но в общем-то и не мешал его работе?» Зайцев ответил: «Он не мешал, но и нужды-то в нем тогда, честно говоря, мы не имели, потому что денег у него на это дело все равно не было, и соответственно какие-то реальные вопросы он решать не мог. А у нас напрямую уже были контакты, связи с руководством страны».

О попытке вовлечь Фадеева в РАО ВСМ вспоминал и Лев Данильчик: «Какого-то организованного противодействия проекту со стороны Фадеева не было, это верно. Да и не мог он открыто саботировать Указ Президента. Например, все необходимые в процессе рутинной работы над проектом согласования, технические условия и т. д. мы из МПС получали и по всем вопросам там договаривались. Хотя и какой-то заинтересованной активной помощи, конечно, тоже не оказывалось. Поэтому все хорошо понимали, что ситуация, когда глава МПС в таком проекте практически не участвует и не симпатизирует ему, — ненормальна. Это сейчас железнодорожный объект может заказать кто угодно, а в те времена — такое положение была нонсенсом, и все потому, что Большаков смог самостоятельно выйти на Президента. Поэтому я однажды выступил в роли некоего посланника от питерцев, записался к Фадееву на прием и приехал. Министр меня принял очень хорошо, душевно (мы ведь с ним были знакомы еще по его работе на Октябрьской дороге, да и потом тоже, бывало, встречались), велел секретарю ни с кем не соединять, и около часа разговаривали. Я повел такую речь, что как же так, Геннадий Матвеевич, получается, мы с Вами вместе за высокоскоростное движение ратовали сколько лет, много уже сделано, но сегодня оказалось, что МПС и Вы лично как бы вне этого проекта. Я высказал ему наше предложение, чтобы министерство стало владельцем РАО ВСМ и взяло себе соответствующий пакет акций, например, 51%. Фадеев в ответ на это в ходе разговора задумывался, улыбался, но в конце сказал, что сразу не может дать конкретного ответа, а подумает

и потом сообщит мне свое решение. Но так ничего впоследствии и не сообщил».

А как в таком случае относились к позиции Фадеева руководители РАО ВСМ? Вот мнение Владимира Тулаева¹, который работал в компании с февраля 1992 года заместителем, а с ноября 1994 г. генеральным директором и, будучи тогда еще достаточно молодым человеком, по его словам, очень загорелся этим проектом, отдавал ему все свои силы. Прежде всего, автор спросил у Тулаева, почему, по его мнению, президент России принял в такое, казалось бы, горячее и неподходящее время решение о строительстве ВСМ? Вот что он ответил: «Здесь, как и в любом другом деле, совпало несколько факторов. Первый — абсолютно объективный. К тому времени уже давно было очевидно, что ВСМ является новым и необходимым этапом развития железной дороги. Эта потребность выявилась задолго до 1991 года, и мы уже опаздывали по отношению к тому, что происходило в мире. Второй фактор — это, без всякого сомнения, роль личности. В данном случае двух людей — Зайцева и Большакова. Это два государственных человека, которые хорошо понимали необходимость такого проекта и видели, что в этой политической ситуации как раз возникает серьезный шанс реализовать такого уровня программу. (Хотя, конечно, здесь не обошлось и без романтизма, свойственного любой революции.) И третий фактор — это совершенно новая экономическая ситуация, которая могла позволить решить данную проблему при благоприятном стечении всех остальных обстоятельств. Она заключалась в возможности работы посредством акционерного общества в рамках, так скажем, свободного капиталистического развития. Также очень важным было то, что освободились производственные, строительные и прочие мощности. Ведь в советское время никуда нельзя было и сунуться с таким проектом. Обратитесь на любой завод с предложением сделать вагон или какое-то устройство, вам скажут: да вы что,

¹ Тулаев Владимир Иванович родился в 1954 г. в г. Курганинске Краснодарского края. Окончил Ленинградский кораблестроительный институт по специальности «инженер-теплоэнергетик по автоматизации». В 1977 г. был избран секретарем комитета ВЛКСМ института. С 1980 г. работал первым секретарем Октябрьского районного комитета ВЛКСМ г. Ленинграда. В 1983–1992 гг. — ведущий инженер, начальник цеха, заместитель генерального директора НПО «Дальняя связь». С февраля 1992 г. — заместитель генерального директора РАО ВСМ. В 1994–2005 гг. — генеральный директор РАО ВСМ. С 2005 г. — председатель совета директоров ОАО «НПО «Прибор».

с дуба упали? У нас заказов сверх головы, на несколько лет. А тут освободились лучшие умы, высокотехнологичные мощности — оборонка освободилась, которая имела огромный научно-технический потенциал для решения такого уровня задач. Кроме того, стало и проще достучаться до руководства страны, выйти с предложениями, так как в то бурное время пали многие бюрократические преграды. То есть в итоге основных факторов было три: техническая и технологическая необходимость, наличие лидеров, которые могли ответственно взяться за решение этой задачи, и новые экономические условия».

Автор задал такой вопрос: «Почему же все-таки, по Вашему мнению, Фадеев якобы ничего не знал о готовящемся Указе Ельцина и создании РАО ВСМ?» Тулаев ответил: «Я не участвовал в подготовке документов по созданию компании, но, по моему глубокому убеждению, не было там такой ситуации, в которой бы этот проект противопоставлялся МПС. Единственное, что было — это совершенно объективное с учетом эпохи романтизма стремление организовать проект как самостоятельный в смысле его экономической основы. То есть так, чтобы он был при государственной поддержке, но на базе акционерных обществ, акционерного капитала, участия большого количества организаций и физических лиц как источников в том числе и финансирования. Сама изначальная идея предполагала, что это не будет подразделение МПС. Более того, та юридическая база, которая в то время существовала (и много лет еще потом), не позволяла государственному учреждению МПС РФ участвовать в этом проекте как непосредственному руководящему звену. А с точки зрения того, почему же получилось такое противостояние, то мое глубокое убеждение — это личная позиция Геннадия Матвеевича Фадеева. Ведь до начала реализации проекта путем акционерного общества он был ярким сторонником высокоскоростного движения, и все, что делалось в этом отношении, происходило с его активнейшим участием и при его прямом руководстве. То есть, значит, сама идея-то ВСМ им однозначно и абсолютно поддерживалась. Но когда возникла ситуация, что появились какие-то другие юридические и экономические механизмы этого проекта, Фадеев просто не смог подняться над своим, так скажем, «эго». Все, что катится по железной дороге, должно быть под его рукой и под его личным руководством — вот позиция Геннадия Матвеевича. И только эта ревность, а также то, что он свои личные амбиции поставил выше самой идеи, привело к такой конфронтации. Причем именно со стороны лично Фадеева, потому что причастные

заместители министра все-таки участвовали в реализации проекта. Например, Николай Емельянович Аксененко¹ являлся активным участником многих составляющих программы. Мы летали с ним в Мурманскую область и привлекали к проекту Мончегорский металлургический комбинат. Мы решали вопросы по поезду “Сокол”, и никакой аллергии на РАО ВСМ у него не было, хотя потом он и подпал все-таки под влияние Фадеева, который его просто однозначно настраивал против нас. За проект выступал заместитель министра Александр Николаевич Кондратенко и ряд других руководителей».

«А мог быть вообще, по Вашему мнению, подписан Указ, если о нем не знали ни Фадеев, ни премьер, ни вице-премьеры?» — был следующий вопрос. Тулаев сказал: «Нет, конечно. Никак не мог этот документ пройти к Президенту без визы премьера или курирующего вице-премьера, и сто процентов, что они знали и завизировали проект Указа. Фадеев, может быть, и не подписывал. Но он, скорее всего, и не подписал бы его, учитывая самостоятельность Большакова и его непричастность к железной дороге. К тому же, повторяю, нельзя забывать, что в то время шли революционные преобразования и при принятии подобных решений вполне могли быть избраны какие-то не совсем стандартные шаги. Так что это вполне могло пройти без личного участия Фадеева, который тогда был еще не министром, а первым заместителем. Но в этом-то и причина того, что он являлся потом ярким противником проекта на всех этапах. Фадеев — это был первый гробовщик проекта, здесь нет никаких

¹ Аксененко Николай Емельянович (1949–2005). Родился в Новосибирской области. Закончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта в 1972 г., Академию народного хозяйства в 1990 г. Работал слесарем-сборщиком Новосибирского авиазавода, дежурным по станции, начальником станции на Восточно-Сибирской железной дороге, начальником отдела движения Воронежского отделения Юго-Восточной дороги, в 1980–84 гг. — начальником отдела движения — заместителем начальника Воронежского отделения. В 1984 г. заместитель начальника Мурманского отделения Октябрьской железной дороги. В 1985–86 гг. — начальник Ленинград-Финляндского отделения ОЖД. В 1986–91 гг. — заместитель начальника ОЖД, в 1991–92 гг. — главный экономист, заместитель начальника дороги. С 1992 г. — первый заместитель начальника ОЖД. В 1994–96 гг. — заместитель министра путей сообщения РФ, в 1996–97 гг. — первый заместитель министра. С 14 апреля 1997 г. министр путей сообщения РФ. С 12 мая 1999 г. по 10 января 2000 г. — первый заместитель Председателя Правительства РФ. С 16 сентября 1999 года также по совместительству министр путей сообщения. 3 января 2002 года освобожден от занимаемой должности. Скончался 20 июля 2005 года от лейкемии.

сомнений. Ведь при нем в МПС невозможно было произнести само название — РАО ВСМ, а тот, кто произносил, становился просто персоной нон-грата».

Автор спросил Тулаева, не могло бы все-таки быть так, что здесь превалировали не личные обиды, а факторы хозяйственного порядка: падение объемов перевозок, нехватка средств и т. д.? Вот что он ответил: «Я убежден на сто процентов, что это — только личные амбиции, и если бы проект осуществлялся под полным патронатом Фадеева, то, без всякого сомнения, все бы нашлось: и деньги, и экономические подходы, и финансовые инструменты и т. д. Это не составляло такой уж огромной сложности, потому что проект ВСМ был органически близок многим направлениям деятельности МПС. Ведь в это же самое время громадные средства тратились на реконструкцию действующей железной дороги. Просто громадные, вполне сопоставимые с теми, что требовались для строительства и запуска первых участков работы ВСМ. Потом стали строиться всяческие Ладожские вокзалы и т. д. На это и деньги, и желание легко находились»¹.

Также очень интересно выслушать мнение и упомянутого Фадеевым первого заместителя генерального директора РАО ВСМ, Валерия Савова. Вот что он сообщил: «Подобного рода проекты, будь то ВСМ, нефтегазопроводы, крупные электростанции и т. д., то есть системные проекты, которые касаются страны в целом, конечно же, не могут реализовываться без того ведомства, которое патронирует данную сферу. В нашем случае — это МПС. Сегодня я убежден, что неправильно было с созданием РАО ВСМ не продумать систему государственных отношений между МПС и компанией с точки зрения совместных усилий по реализации проекта. Это совершенно очевидно. По-крупному, вот именно здесь и была зарыта собака. Конечно, были какие-то шаги и меры, которые вместе с МПС все-таки делались — ГипротрансТЭИ, ВНИИЖТ и т. д. в каких-то вопросах подключались. То есть я бы не сказал, что это было некое мертвое царство. Но определенного толчкового движения со стороны МПС здесь не было, и четкой положительной позиции и твердой руки государственного органа, конечно, очень не хватало. Насчет же личных взаимоотношений я могу высказать лишь свои частные ощущения, а именно, что этот элемент, очевидно, присутствовал. Скорее всего, Геннадий Матвеевич действительно воспринял

¹ Беседа состоялась в феврале 2009 г.

ситуацию как отторжение его от проекта или, по крайней мере, ограничение его влияния на эту работу. Ведь когда я работал заместителем главного инженера и затем главным инженером на Октябрьской дороге, то именно мне доводилось заниматься там темой высокоскоростного движения, и я очень хорошо знаю, как много уделял Фадеев внимания этому вопросу, сколько проводилось всяких совещаний и конференций, которые Геннадий Матвеевич вел, как правило, лично и всегда на высочайшем профессиональном уровне. То есть он в конце 80-х годов лично патронировал эту тему, и ощущение некоего отлучения от нее у него, по всей видимости, после образования РАО сложилось».

Автор задал Саввову такой вопрос: «А мог бы Фадеев, по Вашему мнению, пересилить себя, по-человечески откликнуться на попытки примирения, всех собрать, выяснить отношения и идти далее уже вместе?» Саввов ответил: «Я думаю, не то что мог, а он обязан был это сделать. Большаков тоже пошел бы навстречу, это сто процентов. Он в этом смысле в какой-то позе никогда не стоял, и здесь я просто отвечаю за свои слова. Более того, он делал реальные шаги, это было на моих глазах. Что же касается Указа 1991 года, то я в его подготовке участия не принимал и мне сложно комментировать эти вещи, однако, думаю, нужно учитывать, что проект продвигался в такой правовой обстановке, когда было фактическое беззаконие. Менялись с калейдоскопической скоростью люди, порядки, само государство. Поэтому я не считаю, что это было сделано как-то специально. Нет. Все делалось для того, чтобы быстрее достичь конкретного результата, исключить все, что мешает делу. Все готовилось по тем правилам, которые тогда существовали в высших органах власти страны. И если бы сказали, что непременно нужна виза МПС, — ну неужели бы удалось этого не сделать? Нет, конечно! А вот что касается мнения Фадеева о возникшей уже в новой обстановке несвоевременности проекта, то я эту точку зрения не разделяю. Да, упали объемы, снизились доходы. Но возьмите Японию после войны: разруха, а что делают? Они стали поднимать транспорт, литейную промышленность, производство цемента и т. д., то есть решать системные проблемы. Наша страна — не Япония, и с точки зрения ее геополитики транспортные вопросы здесь в тысячу раз важнее. Никто не говорит, что нужно было абсолютно все бросить и строить ВСМ немедленно. Но проект надо было готовить, двигать, видеть перспективу, делать ситуацию понятной. Например, сказать: в ближайшие три года мы не сможем начать строительство, но мы занимаемся сбором такой-то

информации, корректировкой ТЭО, ищем партнеров, источники и т. д. То есть ведем работу по соответствующему плану. Фадеев, к сожалению, на это не пошел».

А чем же все-таки руководствовался при создании РАО ВСМ сам Алексей Большаков, как бы обходя Фадеева? К сожалению, этого автору узнать из первоисточника не удалось, поскольку А. Большаков от встречи отказался.

3

Итак, что же можно констатировать в связи с вышеизложенным? Прежде всего, следует действительно обратить внимание на один, казалось бы, странный аспект Указа. Согласно ему, проект ВСМ должно было реализовывать специальное акционерное общество с госпакетом акций, создаваемое на базе российской оборонки. А какая же при этом роль отводилась МПС? Ведь дорогу-то строить собираются хоть и особую высокоскоростную, но все-таки железную, рельсовую. Про учредительство — ничего не сказано, про участие в проекте эмпээсовских предприятий и научных учреждений — ни полслова. Даже в ряду всех других ведомств, призванных всемерно содействовать благополучию новой компании, МПС персонально поименовано не было. Как же так?

Дело в том, что Президент Российской Федерации по определению не мог ничего указывать Министерству путей сообщения СССР, а никакого МПС России в сентябре 1991 года еще не существовало. Более того, у реформаторов в правительстве не было даже и планов его учредить, поскольку регулирующие функции в области железнодорожного транспорта намечалось закрепить за Министерством транспорта России, созданным в середине 1990 года.

Поэтому в смысле формальностей при прохождении Указа даже с учетом революционного времени все было достаточно логично. Премьер, его заместитель и министр транспорта РФ участвовали в подготовке этого вопроса и знали о нем из первых рук. При этом на изначальном письме, которым и был инициирован Указ, значилась подпись начальника Октябрьской железной дороги Зайцева, а заместитель главного инженера дороги Василий Замушинский и работавший во ВНИИ-ЖТе заместитель генерального конструктора ВСМ Сергей Жабров входили в рабочую группу, готовившую сам проект Указа уже непосредственно после визы Силаева. Что же касается позиции МПС и самого

Фадеева относительно строительства ВСМ, то, начиная, по крайней мере, с 1987-го года, она была хорошо известна всем причастным. Кроме того, известную роль в принятии Указа сыграл Экспертный совет при Президенте РФ, в который входил Иван Павловский, работавший министром путей сообщения СССР в 1977–1982 гг. В своих мемуарах он прямо указывает: «Экспертный совет настоял на необходимости строительства высокоскоростной магистрали Москва–Санкт-Петербург и Президент подписал соответствующий Указ»¹. Также совершенно целенаправленно, как в начале 1990-х, так и во все последующие годы строительство ВСМ поддерживал и другой бывший министр путей сообщения, работавший на этом посту в 1982–1991 гг., Николай Конарев². При этом с юридической точки зрения никакой подписи первого заместителя министра путей сообщения СССР на проекте Указа Президента России, как уже говорилось, не требовалось, а в условиях дискредитации союзной власти после ГКЧП — и подавно. Тем более что сам министр путей сообщения Леонид Матюхин поддержал путч и был в это время отстранен от работы.

Гораздо важнее и интереснее разобраться в мотивах поведения героев этой истории не с формально-правовых позиций, а по существу. Фадеев ссылаясь на то, что в новых условиях, то есть в конце 1991 — начале 1992 и последующие годы, когда госбюджета в прежнем госплановском понимании как источника финансирования стройки не стало, эта затея была для него уже «непонятной». Так ли это? Было ли вообще при создании РАО ВСМ допущено что-то такое, о чем ранее речь вообще не шла и что в планах МПС никогда не предусматривалось?

Во-первых, было ли что-то совершенно чуждое в том, что создавалось акционерное общество, причем с контрольным пакетом акций у государства? Нет. Например, об этом говорилось уже на Второй конференции по высокоскоростному движению, и сам Фадеев (как подробно описано в главе II) указывал на «возможность финансирования строительства магистрали на основе создания акционерных обществ, консорциумов или других способов, в том числе и с привлечением иностран-

¹ Павловский И.Г. Моя дорога. М., 2002. С. 158.

² См.: Конарев Н., Казьмин Ю. Не скрипи, телега в XXI век // Гудок. 1997. 7 августа; Скоростное путешествие из Петербурга в Москву: новые проблемы // Железнодорожный транспорт. 1995. № 4.

ного капитала». При этом практически все участники, затрагивавшие финансовую тему, говорили, что наряду с госбюджетным финансированием необходимо использовать привлеченные средства, и сам Фадеев, в частности, заявлял: «Изыскиваются дополнительные источники финансирования, в том числе и нетрадиционные. Следует рассмотреть возможности привлечения средств населения и организаций таким путем как выпуск долгосрочного займа с последующей выплатой средств из получаемых доходов от эксплуатации высокоскоростных линий». Понятно, что это можно было сделать только через создание открытого акционерного общества, а не посредством специального подразделения МПС или даже государственного предприятия, учреждения и т. д.

Было ли что-то новое в том, чтобы привлечь потенциал военно-промышленного комплекса? Нет, об этом также говорили ранее практически все основные участники проекта, в том числе и сам Фадеев, который отмечал: «Мы имеем огромный инженерный потенциал, в который в процессе конверсии включаются специалисты оборонной промышленности».

Была ли в сентябре 1991 года ситуация с объемами перевозок принципиально иной, чем в марте того же года, когда коллегия МПС высказывалась еще однозначно за строительство ВСМ? Вряд ли. Да, объемы продолжали падать, социальная обстановка была напряженной, но ведь никому и в голову не приходило, что это — какой-то конец света. Все были убеждены во временности сокращения перевозок и, например, Зайцев даже уже несколько позже, при еще более неблагоприятном раскладе, по этому поводу говорил: «В данном случае это не имеет решающего значения. Поезда-то все равно движутся медленно. Значит, мы несем убытки. Грузоотправители — тоже. И пассажиры много теряют. Ну а главное в том, что не вечно же экономика будет разваливаться! Грядет, верю, время ее стабилизации, а затем и подъема. Ко всему прочему доказано, что в рыночных условиях заметно усиливается передвижение людей. Не завтра, так послезавтра пассажиропотоки возрастут». При этом на вопрос, не стоит ли все-таки в новых условиях вместо ВСМ проложить вдоль действующей линии на отдельных участках какие-то дополнительные пути, Зайцев по-прежнему отвечал отрицательно: «Такая идея витала в воздухе давно. Однако она неприемлема. Чтобы построить третий путь, потребуются неопределимо огромные затраты. Ведь он должен пойти по живому — по сложившейся за полтора века

инфраструктуре — городам, станциям, предприятиям, развязкам. Вещь абсолютно нереальная»¹.

Принципиальна ли была разница в марте и сентябре 1991 года в возможностях госбюджета? Скорее всего, ситуация была примерно одинаково негативна. Однако и здесь ни у кого не было сомнения, что идут радикальные реформы, призванные перестроить социалистическую экономику в рыночную, а, значит, в конечном счете усилить страну, а не ослабить. При этом даже у команды Е.Т. Гайдара были в ту пору слишком оптимистичные прогнозы относительно результатов и сроков реформ, то есть Фадеев не мог предвидеть в 1991–1992 гг. грядущего в ближайшие годы оскудения государства и народного хозяйства в такой мере, чтобы напрочь отбросить идею высокоскоростной дороги уже сразу же после образования РАО ВСМ.

Таким образом, на самом деле создание РАО «Высокоскоростные магистрали» являло собой самую что ни на есть последовательную и успешную реализацию того, что говорилось сторонниками проекта в 1989–1991 годах (включая, безусловно, самого Фадеева), а также фиксировалось во всяческих резолюциях и рекомендациях. Более того, вовлечение в проект Алексея Большакова сначала позволило действительно перейти от разговоров к делу, и очень характерно, что генеральный конструктор проекта Евгений Сотников, в отличие от Геннадия Фадеева, не стал носиться с какими-то обидами, не начал делать вид, что ему вся эта идея малопонятна, а занял предложенное ему место заместителя генерального директора РАО ВСМ и стал выполнять реальную практическую работу. Почему? Потому что ничего непонятно там ни для него, ни для Фадеева, ни для кого-то еще абсолютно не было.

А почему все-таки сам Ельцин пошел на подписание такого Указа, учитывая столь неоднозначное для страны время? Представляется, что в ситуации сразу после путча команде Ельцина было безусловно выгодно принимать такого рода решения. Это способствовало росту рейтинга молодой российской власти, показывало обществу, что она сильна, уверена в себе, прогрессивна, имеет далеко идущие планы по развитию страны, словом — идет всерьез и надолго. Также очевидно и то, что, подписывая Указ № 120, Ельцин вообще не слишком сильно задумывался о реальности его исполнения. Он находился в преддверии

¹ Гудок. 1992. 12 сентября.

захватывающего дух политического взлета и был полон ощущений политической борьбы, предвкушения победы и обладания властью фантастической силы. Рушилась последняя мировая империя, да еще при этом и «империя зла»!¹ Ельцин волею судеб становился лидером мирового масштаба на острие перемен величайшего значения для человечества — гибели коммунизма, — и любая хозяйственная стройка была по сравнению с этим просто ничто. Получится — хорошо, а нет — абсолютно ничего страшного.

4

Таким образом, уже в самом начале деятельности РАО ВСМ появился, без преувеличения, системный негативный фактор — враждебное или по крайней мере чужеродное отношение к нему со стороны Министерства путей сообщения в лице министра Фадеева. Неужели это была действительно его личная обида? Имеет ли вообще право на нечто подобное человек, претендующий на роль государственного деятеля? Да что там деятеля, просто хотя бы даже инженера путей сообщения?

Владимир Третьяк работал до 1996 года профессором в ЛИИЖТе, а затем при Зайцеве в МПС — управляющим делами. В конце 1980-х — начале 1990-х годов он выступал одним из главных разработчиков планов акционирования Октябрьской дороги и отрасли, планов, которые Фадеев на дух не переносил². Поэтому любить Геннадия Матвеевича Третьяку было особенно не за что, однако он однажды сказал автору по поводу обидчивости Фадеева следующее: «Если в том или ином случае речь шла об обидах или креозоте, то, я убежден, на первом месте у Геннадия Матвеевича всегда был креозот, а уже на втором — обиды»³.

Трудно бывает с точностью определить, какой мотив в поведении человека играл первостепенную, а какой менее важную роль. Возможно, все-таки Зайцев, Тулаев и другие были правы в том, что в случае с ВСМ личные обиды Фадеева перевесили его потенциал гражданина и инженера. Однако, по мнению автора, здесь очень сильно примешивался и

¹ Так называл СССР президент США Рональд Рейган.

² См.: Гурьев А. Из тупика. С. 138–155.

³ По поводу взглядов В.П. Третьяка на реформу железнодорожного транспорта см.: Гурьев А. Естественно-монопольное звено — действительно естественно? Интервью с В. Третьяком // РЖД-Партнер. 2008. № 16.

еще один фактор. Он заключался в том, что экономика страны в 1991–1992 гг. совершала скачок от социализма к капитализму, а какие бы то ни было рыночные подходы и представления по поводу возможностей вести строительство ВСМ как отдельный бизнес-проект у Фадеева просто отсутствовали. В каком смысле?

Уже в период отставки Фадеева автор спросил, нет ли у него теперь желания возглавить какой-нибудь свой частный транспортный бизнес? Фадеев, не задумываясь, твердо ответил: «Скажу сразу: никогда. Я ни при каких обстоятельствах не смогу его возглавлять по духу и по принципам своей жизни»¹. Вот так по духу, принципам жизни, убеждениям, мировоззрению, образованию, стилю работы, практике управления, привычкам, личным качествам и т. д. Фадеев никогда не являлся ни рыночником, ни бизнесменом, ни топ-менеджером в западном понимании, ни, боже упаси, либералом. Он всегда был государственным, в лучшем случае «красным директором» и, насколько возможно, неизменно противодействовал переходу железнодорожного транспорта России к реальным рыночным отношениям.

К либеральному мировоззрению Фадеев относился всегда однозначно отрицательно, отзываясь о его носителях, например, так: «В Думе были и рыночники западного толка, которые возмущались нашими подходами, но их, к счастью, были единицы. Большинство депутатов понимали, что такого монополиста трогать нельзя, ибо вокруг него сохраняется вся жизнь и вся система, способная обеспечить жизнь». Относительно приватизации железных дорог Фадеев высказывался резко против: «Мировой опыт говорит: сильные железные дороги могут быть только тогда, когда они являются собственностью государства». Формированию в отрасли конкурентных отношений Фадеев также никогда не симпатизировал: «Конкуренция на железнодорожном транспорте — вещь условная. Если между пунктами А и Б проложить две конкурирующие линии, с экономической точки зрения это будет абсурдным. Железная дорога с самого начала очерчивалась по своей основной характеристике как монополия»². Если же говорить о том, насколько вообще на железную дорогу следует смотреть как на коммерческую структуру, то в беседе с автором в 2008 году Фадеев недву-

смысленно сформулировал: «Тот, кто призывает относиться к железной дороге как к бизнесу, просто ошибается»¹.

На практике, когда в конце 1980-х годов на железных дорогах стали появляться первые формы частного предпринимательства в виде экспедиторских и операторских компаний, Фадеев относился к ним крайне отрицательно, как к неким пиявкам на теле железной дороги. Впоследствии он сам говорил автору, например, следующее: «Зайцев и Аксененко занимались в Питере вместе бизнесом, причем начали это делать очень рано. Я же вообще эти вещи тогда на выстрел не подпускал. Да, на выстрел не подпускал! А там уже плодились частные компании. Я очень плохо верил во всю эту суету и придерживался точки зрения, что железнодорожный транспорт должен быть государственным». В 1992–1996 годах, будучи министром, Фадеев яростно сопротивлялся любым попыткам начать структурные реформы на железной дороге, в частности, провести хотя бы разделение регулирующих и хозяйственных функций (что было сделано во всех иных отраслях в 1989–1992 гг.) и обеспечить элементарное отраслевое акционирование имущественного комплекса МПС, не говоря уже о создании здесь конкурентной среды.

Более того, в 1995 году, когда страна уже по сути дела полностью вступила в капитализм, Фадееву удалось провести антирыночный закон «О федеральном железнодорожном транспорте», консервирующий отрасль в социалистическом состоянии и попросту запиравший ее дальнейшее экономическое развитие. Этот факт — очень интересный с исторической точки зрения — являлся в плане процесса реформ в России самой настоящей локальной победой реакции, ведь сохранение регулируемых железнодорожных гостарифов препятствовало развитию на рыночных принципах других видов транспорта и коверкало ценовые сигналы всей экономической системы страны, сохраняло всю нерациональность массового внутреннего субсидирования успешными бизнесами неэффективных производств.

Также любопытно отметить, что Фадеев сам является автором и популяризатором очень распространенного сегодня мифа о том, что он «сохранил отрасль». Но совершенно очевидно то, что это было сохранение, прежде всего, именно старых командно-административных

¹ Гурьев А. Я люблю инакомыслящих: Интервью с Г. Фадеевым // РЖД-Партнер. 2007. № 8.

² Фадеев Г. Судьба моя — железная дорога. М., 2007. С. 19, 146, 148, 157, 171.

¹ Подробнее о производственно-экономических взглядах Фадеева см.: Гурьев А. Из тупика. С. 156–182.

отношений в отрасли, в то время как важнейшая задача всей государственной политики заключалась в то время в переходе к рынку или хотя бы в реальной подготовке к нему тех отраслей, которые в силу своей инертности не могли быть приватизированы и дерегулированы сразу. Все, что осталось за бортом этой политики, так впоследствии и повисло на экономике анахронизмами из социалистического прошлого. Как говорил потом министр путей сообщения Николай Аксененко, «нежелание изменяться в соответствии с требованиями времени представляет для железнодорожного транспорта бóльшую опасность, чем сами изменения, какими бы сложными они не были»¹.

Также есть очень любопытное высказывание у крупнейшего экономиста и философа XX века Людвиг Мизеса: «Римская империя рассыпалась в прах из-за того, что ей не хватило духа либерализма и свободного предпринимательства». Фадееву в его железнодорожной империи аналогично недоставало того же самого. Его общественно-политические и экономические взгляды можно назвать государственнымизмом (эта-тизмом) в самом чистом виде. Кредо Фадеева всегда было однозначным: единая государственная железная дорога, единое ею управление, единый авторитет во главе этой монолитной системы. Все иное — от лукавого. Поэтому создание какого-то там реального и самостоятельного акционерного общества, строящего новую высокоскоростную железную дорогу, просто не вписывалось в менталитет Фадеева ни с какого боку. А тем более, если взять период 1992–1996 гг., то как он мог одной рукой что есть силы держать и не пущать отрасль к акционированию и рынку, а другой возвращать этот самый рынок через РАО ВСМ? Это было просто невероятно.

Хорошо знавший Фадеева по совместной работе еще на ОЖД, первый заместитель министра путей сообщения РФ в 1997–1999 гг., д. т. н., профессор Валерий Ковалев² так говорил о способности Фадеева работать

¹ Гудок. 2009. 16 марта.

² Ковалев Валерий Иванович родился в 1949 г. в Челябинской области. Окончил Ленинградский техникум железнодорожного транспорта, Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта. Работал помощником составителя поездов, начальником станции, начальником отдела движения — заместителем начальника Ленинград-Витебского отделения Октябрьской железной дороги, начальником службы движения ОЖД. С 1987 г. — начальник Ленинград-Витебского отделения ОЖД. С 1994 г. — первый заместитель начальника ОЖД. С 1995 г. — начальник Приволжской железной дороги. С января 1997 г. — заместитель министра

в новых условиях: «Когда наступили 1990-е годы, надо, конечно, признать, что Геннадий Матвеевич совершенно не вписался в новую экономику. Абсолютно! Я убежден, что его надо было освобождать от должности министра не в 1996 году, а года на два-три раньше. Он словно не замечал перемен, не находил новых подходов, накопил долги по налогам, по зарплатам, по всему — и при этом продолжал, например, строить жилье — это в то время, когда идет задержка зарплаты в несколько месяцев и для этого берутся кредиты под 150%. Безумие полное! А главное, на вопрос: где взять деньги? — у него был один ответ: поднять тарифы. И он их так наподнимал, что и без того-то объемы перевозок постоянно падают, а рост тарифов их еще и добивает». И далее он рассказывал, что уже в период правления Аксененко Фадеев резко критиковал предпринимавшиеся Ковалевым усилия по проведению гибкой тарифной политики, говоря, что такие меры «просто губят отрасль, подрывают ее доходную базу»¹.

Поэтому, несмотря на то, что в официальных выступлениях Фадеева по ВСМ времен 1989–1990 гг. были и такие места, где он говорил о новых возможностях по привлечению капитала, новых формах в виде акционерных обществ и т. д., все это являлось для него, по всей видимости, на деле-то очень далеким, не свойственным для его методов работы, попросту отвлеченно-теоретическим материалом, зачитываемым «в духе времени» с трибун. Фадеев всегда подчеркивал, что главным источником для строительства ВСМ должен быть государственный бюджет, и как строить что-то иначе, нежели возводились магнитки, днепрогэсы и БАМы, он просто не представлял. Не верил в такую возможность. Не особенно задумывался о том, что в условиях капитализма бесплатного госплановского капитала уже просто не бывает, и даже бюджетные средства на строительство высокоскоростных дорог могут даваться лишь на возвратной основе.

Наряду с этим нет никакого сомнения в том, что сначала определенные колебания по поводу того, как ему надлежит относиться к РАО ВСМ, у Фадеева все-таки были, и он не только сидел и обижался, а тщательно

путей сообщения, с апреля 1997 по март 1999 г. — первый заместитель министра. С 1999 г. — ректор ПГУПС. С 2005 по 2008 гг. — президент Российской академии транспорта. Доктор технических наук, профессор.

¹ Ретюнин А., Гурьев А. Мне довелось выстраивать всю новую систему экономики того периода: интервью с В. Ковалевым // РЖД-Партнер. 2008. № 24.

взвешивал все составляющие части ситуации с проектом. Однако поскольку теперь реализовывать его нужно было уже на основе не той государственной экономики, которую он одну только знал и изо всех сил сохранял в системе МПС, а с помощью бизнес-подходов и рыночных инструментов, весьма для него туманных, чаша весов перевесила в пользу вычеркивания этого проекта из его жизни.

Если это так, то Фадеев, можно сказать, не предавал идеи ВСМ времен 1988–1991 гг. Он просто не мог найти себя в проекте уже периода 1992-го и дальнейших годов даже в руководящей роли. Похожая ситуация произошла впоследствии и со структурной реформой в самом МПС. Пока шел ее первый этап (2001–2003 гг.), заключающийся в разделении функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности и являвшийся для железнодорожного имущественного комплекса не более чем сменой вывески, Фадеев его проводил весьма дисциплинированно и со свойственной ему административной твердостью. Как только реформа начала подходить к своему главному содержанию — формированию рынка перевозок, «реформатор» просто перестал понимать, о чем идет речь.

Впрочем, это — несколько облагороженная версия. На самом деле все могло быть гораздо проще. Пока Фадеев был первым заместителем министра в советских условиях, выступать за развитие высокоскоростного движения путем строительства специализированных линий с финансированием из государственного бюджета было весьма выгодно для собственного имиджа и совершенно безопасно. Государство — платит, ученые — разработают, строители — построят: знай себе, призывай всех быть прогрессивными, а затем требуй исполнения намеченного. Ситуация радикально изменилась после перехода к рынку. Здесь нужно было уже не просто администрировать, а брать на себя ответственность за финансирование и ведение стройки как бизнеса. Это были сами по себе значительные риски, а с учетом нерыночности Фадеева и подавно. И он принял для себя самое выгодное решение: сделать вид обиженного человека и со стороны смотреть, как там будут мучаться эти безумцы.

Кроме того, надо, безусловно, видеть этот вопрос и в контексте происходивших в служебной жизни Фадеева перемен после мартовской 1991 г. коллегии МПС. В это время министр Конарев уже окончательно разошелся во мнениях с руководством страны, его не утвердил Верховный Совет, и было ясно, что это — не жилец на эмпээсовском Олимпе.

Фадеев стал внутренне совершенно целенаправленно готовиться к назначению его министром, причем он не скрывал в беседе с автором, что был искренне удивлен и разочарован, когда Конарев пролоббировал на этот пост не его, а Матюхина. Однако после ГКЧП вопрос с министром опять оказался открытым, при этом теперь уже приходилось отстаивать и существование самого МПС. Вполне понятно, что в таких условиях Фадееву было просто не до ВСМ, то есть по сравнению с открывавшимися (или наоборот, закрывавшимися) перед ним перспективами стать главой отрасли все остальное оказывалось несущественным. А после 20 января 1992 г. завоеванное с таким трудом нужно было уже защищать всеми силами в очень сложной социально-политической обстановке, и понятно, что Фадееву объективно было просто невыгодно теперь тратить силы на пробивание отдельного небесспорного в новой ситуации проекта.

При этом Геннадий Матвеевич несомненно лукавил, будто он в тот период открыто всем говорил о своем принципиальном несогласии с «затеей» ВСМ. Нигде мы не найдем следов таких публичных высказываний до середины 1994 года, когда на июльском общесетевом селекторном совещании министр впервые открыто выразил сомнение в целесообразности исполнения проекта ВСМ¹. Но даже и после этого его высказывания на сей счет во время первого срока правления были достаточно обтекаемы, например: «Что касается РАО ВСМ, то те наработки, которые сделаны по созданию нового подвижного состава, могут быть использованы. Строительство же самой новой высокоскоростной железной дороги, как мне кажется, под большим вопросом»².

На самом деле Фадеев избрал иную тактику. Внешне это выглядело как «ни мира, ни войны», но без каких бы то ни было ясных и открытых запретов для своих подчиненных, поскольку это бы означало неподчинение президенту и правительству, а своим с таким трудом завоеванным постом честолюбивый Фадеев очень дорожил. Поэтому и заместители министра (Э.С. Поддавашкин, А.Н. Кондратенко, Н.Е. Аксененко и др.), и институты (ВНИИЖТ, ЛИИЖТ и др.), и отраслевая пресса («Гудок», «Железнодорожный транспорт», «Октябрьская магистраль» и др.), имели первоначально возможность не скрывать своих не менявшихся симпатий к проекту и, не мудрствуя лукаво, ее использовали.

¹ Это точно зафиксировала «Октябрьская магистраль». 1994. 22 июля.

² Октябрьская магистраль. 1995. 18 ноября.

Например, 23 сентября 1991 года, в то время как Фадеев, якобы, пребывал в возмущенном и обиженном состоянии по поводу Указа Президента № 120 и создания РАО ВСМ, в Ленгипротрансе прошел испанско-российский семинар по высокоскоростному движению с участием Евгения Сотникова и начальника главного управления капитального строительства МПС Николая Грома. А 2 ноября широкий семинар по ВСМ был устроен уже в ЛИИЖТе с участием опять-таки Сотникова и представителей порядка ста предприятий и организаций, при этом «Гудок» дал заметку об этом под заголовком «ВСМ — быть!». Газета «Октябрьская магистраль» 25 сентября опубликовала Указ Президента и большой благожелательный комментарий к нему. В декабре 1991 г. в Доме ученых Санкт-Петербурга состоялось заседание секции по транспорту с обсуждением ВСМ с участием, разумеется, и железнодорожников. Причем, как свидетельствовал очевидец, особенно участников встречи удовлетворило то, что магистраль будет строиться не за счет средств госбюджета, а на основе капиталов будущего акционерного общества¹. 12 сентября 1992 г. «Гудок» дал развернутое интервью с Зайцевым и Большаковым под заголовком «Первая скоростная» в совершенно благожелательном духе. 11 января 1993 г. в ЛИИЖТе прошла большая конференция по скоростному движению, на которой первый заместитель министра путей сообщения Эдуард Поддавашкин прямо заявил, что важнейшим направлением дальнейшего развития скоростей на линии Санкт-Петербург–Москва является строительство здесь специализированной ВСМ под 300–350 км в час. При этом Поддавашкин сказал буквально следующее: «В 1988 г. по инициативе МПС была принята соответствующая государственная программа. Большой вклад в решение этих вопросов вносит министр Г.М. Фадеев. Мы надеемся, что созданное в соответствии с Указом Президента акционерное общество будет работать в тесном контакте с МПС и его организациями. Нужно форсировать эту работу»².

¹ Октябрьская магистраль. 1991. 27 декабря.

² Октябрьская магистраль. 1993. 15 января. Сам Эдуард Сергеевич Поддавашкин по данному поводу сообщил автору следующее: «Я в связи с этой конференцией попал в интересное положение. Буквально накануне заседания, часов в 16, вызывает меня Фадеев. Я знал об этом мероприятии и понимал, что Геннадий туда не поедет. Захожу, улыбаюсь и спрашиваю, дескать, что, мне в Ленинград в ЛИИЖТ ехать? Он говорит: “Да, как ты догадался?” Я отвечаю: “Интуиция. А что же я там скажу?” Он мне: “Ну, ты понимаешь, скажи что-нибудь...” Словом, скажи то, не знаю что. И вот

Такая ситуация отнюдь не являлась следствием какого-то служебного либерализма Фадеева, который, напротив, как будет видно ниже, был приверженцем преимущественно авторитарных методов работы и, как правило, не терпел инакомыслия в своей команде. (Попробовал бы у него кто-нибудь пикнуть что-то хорошее про ВСМ в 2002–2005 годах!) Просто в первые годы после Указа № 120 Фадеев не высказывал публично своего сколько-нибудь внятного неприятия проекта, а всячески хитрил, темнил и уклонялся от прямой критики президентской линии. Но на практике уже в это время и тем более впоследствии министр делал все исключительно вразрез с планами РАО ВСМ. Оно организовало производства электричек в Торжке — он параллельно запустил такое же в подмосковных Демехах и торжокские «Былины» уже потом просто не замечал. Французская фирма «Софрерай» дала положительное заключение по ВСМ — после посещения Фадеевым Германии явилась вдруг компания «Де-Консалт», которая пришла к выводу, что все эти планы — полная заведомая утопия. РАО начало строительство головного участка высокоскоростной магистрали — Фадеев затеял затратнейшую генеральную реконструкцию действующей линии под скоростное движение. РАО ВСМ уже изготовило было высокоскоростной «Сокол» — одним из первых шагов вторично назначенного министром Фадеева было прекращение финансирования и закрытие этого проекта с переориентацией на поезда «Сименса». РАО мучилось из-за дефолта с Транспортно-коммерческим комплексом в Санкт-Петербурге — МПС решило на этом фоне возвести в подарок к 300-летию города импозантный Ладожский вокзал. Министр транс-

мы поехали туда: я, Кондратенко, Мошенко, Салатов, Лисицин, — словом, все, кроме него. Мне пришлось вести это заседание, и, Вы знаете, на нем многие, в том числе и я, убедились, что дорога-то нужна. Отдельная! И до сих пор я убежден, что строительство ВСМ у нас просто необходимо. Чем я руководствовался прежде всего? Не политикой, а тем, что новая дорога давала бы развитие совершенно новой конструкции пути, контактной сети, устройств СЦБ — мы это все понимали как инженеры. И это был бы серьезнейший толчок в развитии железнодорожного транспорта и современной техники. И вот тогда на том совете мы приняли единое решение — дорогу строить! А Фадеев был уже против. И когда я побеседовал об этом с Конаревым, он мне грубовато так, по-мужски сказал, что, дескать, вообще не понимает такого поведения Фадеева, которого ведь он в свое время назначил, по сути дела, главным инженером скоростного движения. Вот так. Но Геннадий — очень сложный человек, Вы имейте это в виду. Я знаю его очень давно». (Запись беседы в апреле 2008 г.)

порта Игорь Левитин¹ высказался за продолжение проекта ВСМ — президент ОАО РЖД Геннадий Фадеев тут же придумал превратить действующую линию в высокоскоростную. И так во всем, от начала и до конца.

5

В книге автора «Из тупика» Геннадий Матвеевич, рассказывая о себе, представляется как человек прямой, открытый, справедливый, почти бесхитростный, любящий людей, заботящийся о подчиненных, всегда прислушивающийся к иному мнению, некарьерист, не сторонник авторитарных методов управления и т. д.² Поскольку та книга была посвящена вопросам идеологии и реализации реформы, строительства рынка, экономической политики МПС и т. д., то и оппоненты Фадеева там выступали в основном только именно в этой сфере, почти не касаясь его личных качеств. Но в настоящих очерках, имеющих более локальный характер, все-таки необходимо послушать свидетельства сослуживцев Фадеева о нем как о человеке и руководителе. Иначе может сложиться превратное представление о его мотивах поведения в рамках строительства ВСМ, и основная цель исследования — написать истинную правду об этом проекте — не будет вполне достигнута.

Но перед этим надо со всей очевидностью признать, что Геннадий Матвеевич Фадеев как лидер всегда был очень не чужд определенной

¹ Левитин Игорь Евгеньевич родился в 1952 г. в Одесской области. В 1973 г. окончил Училище военных железнодорожных войск и военного сообщения в Ленинграде, в 1983 г. — Военную академию тыла и транспорта. С 1973 по 1976 год служил в Одесском военном округе на Приднестровской железной дороге. С 1976 по 1980 г. проходил службу в Южной группе войск. С 1983 по 1985 г. занимал пост военного коменданта железнодорожного участка и станции Ургал на БАМе. Участвовал в стыковке «Золотого звена». С 1985 по 1994 г. работал на Московской железной дороге в должности военного коменданта участка, затем — заместителя начальника военных сообщений. С 1996 по 2004 г. работал в ЗАО «Северстальтранс», с 1998 г. — заместитель генерального директора компании. Курировал тему транспортного машиностроения, железнодорожных перевозок и работу морских портов. Входил в Общественный совет при Правительственной комиссии по реформе железнодорожного транспорта. 9 марта 2004 г. назначен министром транспорта и связи РФ, 20 мая 2004 г. — министром транспорта РФ.

² См. также: Гурьев А. Я люблю инакомыслящих: интервью с Г. Фадеевым // РЖД-Партнер. 2007. № 8. <http://guryevandrey.narod.ru/artikals/Fadeev.pdf>

харизмы. Многие убеждены, что он действительно любил свою работу, искренне болел душой за отрасль, и основная масса железнодорожников видела в нем хоть и «барина», важного и крутого начальника, но все-таки «своего», человека на железной дороге не случайного, не временщика и даже, может быть, не совсем карьериста, а скорее трудоголика, который всего добился только своим трудом и способностями. И надо сказать, что, конечно же, можно было бы очень много рассказать о действительных заслугах Геннадия Матвеевича перед отраслью и всяческих конкретных трудовых свершениях. Но справедливости ради следует признать, что в свое время газета «Гудок» уже вполне исчерпывающе выполнила эту задачу.

В связи с этим можно привести такой характерный пример. В декабре 2004 года президент ОАО РЖД Фадеев приехал в редакцию «Гудка» и провел беседу с журналистами. Вот некоторые строки из последующей публикации об этом событии: «Гудковцы слушают Геннадия Матвеевича всегда с напряженным вниманием, потому что знают: Фадеев ничего не говорит просто так, даже если высказывается в самой дружелюбной форме, — каждый рассказанный им эпизод содержит и оценку, и целеуказание: либо одобрение, либо косвенное порицание за допущенную ошибку, либо совет. <...> Президент компании высказал твердое убеждение, что в государстве должны быть три безукоризненно крепкие и надежные системы: армия, энергетика и транспорт. Государство должно держать в руках рычаги управления. И ни в коем случае нельзя отдавать на самотек социальную сферу, образование, здравоохранение. <...> Журналисты на встрече говорили о том, с каким удивлением и завистью отзываются сегодня о действиях, свершениях российских железнодорожников представители других, некогда могучих отраслей, попавших под каток непродуманного реформирования. Успешное преобразование МПС в ОАО называют лучом света»¹. И ведь все это — на полном серьезе. Но печатное слово, как известно, способно убедить невзыскательного обывателя в чем угодно.

Харизма Геннадия Матвеевича происходила также и от того, что он умел расположить к себе любого человека прежде всего оказанием ему своего определенного «царственного» внимания. Это могли быть встречи как в занимаемых им высоких кабинетах, так и во время объездов, на станциях, вокзалах и т. д. У многих людей (в том числе и у самого

¹ Гудок. 2004. 28 декабря.

автора) при встречах с Фадеевым возникали приятные впечатления о том, что вот, дескать, такой большой человек и так принял, пили чай, беседовали, ни с кем в это время не говорил по телефону и т. д. Или же просто мимоходом где-то при посещении объектов — обратил свое внимание, поинтересовался условиями труда и жизни, выслушал, напутствовал, а, бывало, и помог материально.

Достаточно характерны в этом отношении также всевозможные очные и селекторные совещания Фадеева, где он относился к аудитории хоть и со строгостями, но, прежде всего, с интересом. Это было его родное царство, и его подданные были ему небезразличны. Ведь, чтобы все время держать людей в повиновении, побуждать их видеть в тебе лидера, управлять ими, нравиться им, нужно, прежде всего, обращать на них внимание. Любить — вовсе не обязательно, ведь как заметил гениальный Александр Сергеевич Пушкин, «кто жил и мыслил, тот не может в душе не презирать людей», но выказывать им свое небезразличие и внимание лидеру совершенно необходимо. Фадеев это делал. И даже если тут летели клочки по закоулочкам, то все равно находились ведь и те, кого он хвалил, а соответственно, им было вдвойне приятно оказаться победителями на фоне убиенных товарищей. Люди ведь, как правило, привычно склоняются перед демонстрацией силы, а наиболее нищие духом перед ней так просто благоговеют.

Располагала к харизматичности Фадеева и его внешность. Выше среднего роста, крепкий, седой как лунь, с чуть надменным выражением лица, Геннадий Матвеевич смотрелся солидно, никогда не суетился, а напротив, двигался хоть и вполне энергично, но достаточно величаво, значительно. Взгляд его был пронизателен и вполне адекватно отражал те чувства, которые он в данный момент испытывал или же хотел изобразить. Говорил Фадеев всегда очень уверенно и убежденно, с живыми интонациями, слегка жестикулируя. При этом он никогда не использовал нецензурных выражений, даже в узком кругу. Однако поднять кого-либо из подчиненных и тут же «опустить» самым безжалостным образом было для Фадеева совершенно естественно и без ненормативной лексики. В значительной степени от этого слушать Геннадия Матвеевича было страсть как любопытно, и, например, отраслевые журналисты старались, как правило, не пропускать его селекторных совещаний.

Нельзя не подчеркнуть в рассматриваемой связи и то, что Фадеев всегда был несомненно честолюбив и тщеславен, и соответственно вел себя так, чтобы удовлетворить эти качества, то есть целенаправленно

работать на свой имидж в глазах и руководства, и подчиненных, и всей остальной публики. При этом, что совершенно логично, Фадеев очень ценил и любил внимание к себе руководителей государства. О каждом своем контакте с президентом страны он на всю сеть рассказывал с неподдельным восторгом, всякое его слово рассматривал как августейшую оценку, а государственными наградами очень сильно гордился и принимал, по всей видимости, всю эту политическую иерархию официозных ценностей за ту систему координат, в которой ему как раз и хотелось существовать, расти и представлять значительную величину. Мнение о государственных наградах, как о «жалких побрякушках, с помощью которых можно управлять людьми» (Наполеон), Фадеев, по всей вероятности, к себе никогда не относил, а вот к подчиненным — видимо, да. Например, все участники Съезда железнодорожников в 1996 г. (несколько тысяч человек) были по его инициативе награждены высшей отраслевой наградой — знаком «Почетному железнодорожнику».

Следует отметить, что Фадеев прекрасно понимал роль прессы в обществе и поэтому его отношения с ней всегда были хорошие, конструктивные и плодотворные. Он любил устраивать всяческие перерезания ленточек с приглашением большого количества журналистов, с которыми в ходе данных церемоний охотно общался, отвечал на вопросы, шутил, выдавал афоризмы, дискутировал и т. д. Уместно привести один характерный в связи с этим эпизод. Летом 1995 года был организован презентационный проезд по реконструируемой в то время линии Москва–Санкт-Петербург на специальном поезде ЭР200 с участием министра путей сообщения. В составе делегации МПС находилась и большая группа журналистов. По ходу движения были запланированы остановки, во время которых вся публика выходила из вагонов и осматривала те или иные объекты реконструкции. Многие журналисты при этом обступали министра, ходили за ним по пятам и задавали всяческие вопросы на самые разные темы. Фадеев периодически останавливался, отвечал на вопросы, давал пояснения и т. д. В итоге время остановок сильно увеличивалось, и ответственный за организацию всего мероприятия заместитель начальника ОЖД по кадрам Виктор Лобко (впоследствии вице-губернатор Санкт-Петербурга) несколько нервничал и выговаривал автору (работавшему тогда начальником пресс-службы дороги), что, мол, если Вы не будете направлять в нужное русло эту вашу пишущую команду, то мы никогда не доедем до Петербурга и Вы зара-

ботаете взыскание. Заметив такое беспокойство со стороны командиров ОЖД, Фадеев наклонился к Лобко и вполголоса произнес: «Виктор Николаевич, но должен же я вбить в головы этой братии, а через них и всем про то, что именно мы хотим здесь сделать и зачем это все нужно». Представителей прессы такая позиция всегда очень устраивала, и они относились к Фадееву, как правило, по-доброму.

Также интересно отметить и то, что помимо обычных журналистов в окружении Фадеева имелись и избранные, приближенные. Типичным примером в этом смысле являлась работавшая в «Ленинградской правде» («Санкт-Петербургских ведомостях») Надежда Коновалова, с незапамятных времен освещавшая в газете тему железнодорожного транспорта и регулярно описывавшая как подвиги, так и проколы железнодорожников. Ей удалось так себя поставить, что она, как это принято говорить, ногой открывала дверь в кабинет начальника Октябрьской дороги, а когда Фадеев ушел уже в Москву, запросто могла ему позвонить и во время его приездов в Санкт-Петербург, как правило, получала всяческие эксклюзивы. Разумеется, Фадееву далеко не всегда нравились настойчивые и нередко даже по-журналистски назойливые проявления внимания Коноваловой, но он относился к этому неизменно с поистине ангельским внешним терпением и ни разу, по крайней мере, публично, не выразил какого-либо недовольства. Также Фадеев приятельствовал с известным петербургским тассовцем Львом Фроловым, всегда был к нему расположен и внимателен.

В литературе Геннадий Матвеевич привык читать о себе только хорошее или очень хорошее. По словам его коллег, в любой книжке о железнодорожном транспорте он искал сразу исключительно себя и весьма разочаровывался, когда не находил. Надо сказать, что Фадеев был весьма неудовлетворен тем, что в книге «Из тупика» он впервые представал перед читателем не так, как привык представлять в газете «Гудок» — лучом света в темном царстве, а более или менее объективно. Когда автор позвонил ему в конце 2008 г. и спросил, прочел ли он книжку, Фадеев очень холодно сказал: «Да, прочел, но, знаете, все оценки мне уже дал Владимир Владимирович Путин». И повесил трубку: дружба закончилась.

Характерен и такой эпизод. Однажды весной 2009 г. автору позвонил железнодорожник, работавший ранее на руководящих должностях на ОЖД, включая заместителя начальника дороги, и попросил дать почитать книгу Фадеева «Судьба моя — железная дорога», спросив при этом,

не было ли в нее внесено каких-либо добавлений после презентации в Российской национальной библиотеке. Автор предложил ему записать телефон и самому позвонить находящемуся уже на пенсии Фадееву, учитывая, что любому писателю крайне приятно, когда спрашивают о его книгах. На это железнодорожник ответил решительным возражением, сказав: «Ну что Вы! Это Вы — как журналист и историк — можете с ним общаться, а я — нет, однозначно». То есть этот человек, будучи раньше руководителем высокого ранга и не робкого десятка, явно опасался нарваться при звонке на не очень душевный прием или совершенно не мог себе представить Фадеева в роли обычного, «не бронзового» человека.

Дополнительным любопытным и очень характерным штрихом к портрету Фадеева является также его собственное признание автору, что его профессиональным кумиром был Борис Саламбеков¹ — руководитель, как известно, крайне жесткий и авторитарный — до типичного восточного деспотизма. Фадеев с удовольствием приводил примеры такого стиля работы из конкретной деятельности Саламбекова и говорил, что в своей работе всегда хотел подражать «Царю Борису» и счастлив, что ему удалось какое-то время поработать под его началом².

А теперь для полноты картины приведем свидетельства о личных и деловых качествах Фадеева непосредственно его сослуживцев, поставив затем вопрос: типично ли для этого человека было его поведение в рамках проекта ВСМ или же нет? Есть ли тут вообще что-то такое, что остается непонятным и необъяснимым? И прежде всего надо констатировать, что Геннадий Матвеевич всегда старался вести себя так хитроумно, целенаправленно выстраивая выгодные ему комбинации, что однажды Валерий Иванович Ковалев по этому поводу с усмешкой заметил: «Ведь он убежден, что настолько умнее всех, что о его хитростях

¹ Борис Константинович Саламбеков (1907–1978). Родился в Тифлисе, закончил ЛИИЖТ. Работал в локомотивном депо, с 1939 г. — заместитель начальника Октябрьской железной дороги, с 1942 г. — начальник ОЖД, затем — начальник Северо-Западного округа железных дорог. В 1947 году был назначен начальником Приволжского округа железных дорог, в 1954 году — первым заместителем, в 1957 г. — начальником Омской железной дороги. С 1960 года — начальник Красноярской железной дороги, с 1961 по 1964 гг. — начальник Восточно-Сибирской магистрали. В 1964–1968 гг. начальник главного управления вагонного хозяйства МПС. Герой социалистического труда.

² См. также: Гудок. 2007. 10 апреля.

даже никто и не догадывается. Он думает, что на железной дороге нет не то что равных ему, а и близко никто не подступился». При этом Ковалев (напомним, работавший на ОЖД при Фадееве начальником службы движения) характеризовал личные качества Геннадия Матвеевича следующим образом: «Когда он пришел на Октябрьскую дорогу, многие сразу поняли, что это совершенно новый человек: смелый в решениях, огромной работоспособности, администратор от бога. У него всегда была удивительная способность заразить и повести за собой людей, четко ставить задачи и добиваться их выполнения. Это с одной стороны. Но с другой — руководитель очень жесткий и, что самое главное, склонный подавлять людей, обижать подчиненных уничижительными или презрительными оценками их работы и даже личных качеств, способный морально уничтожить человека за один неверный взгляд, неудачный жест, неправильную, с его точки зрения, реплику». При этом Фадеев, по его словам, часто использовал такой прием как столкнуть людей друг с другом, «а он бы находился над схваткой и наблюдал — это его традиционная политика по жизни». В одном из известных интервью журналу «РЖД-Партнер» Ковалев привел ряд конкретных примеров, когда Фадеев мастерски интриговал, вводил человека в заблуждение относительно своих истинных намерений по отношению к нему планов и оценок, говорил в глаза одно, а за глаза совсем другое, подставлял своих непосредственных подчиненных и т. д. Рассказав о своих производственных и личных отношениях с Фадеевым, Ковалев сделал такое заключение: «Как администратор Фадеев — великий. А вот как человек — коварный». И тут же добавил: «Коварнейший!»¹

Такую оценку в целом разделял и работавший с Фадеевым бок о бок на Октябрьской дороге председатель ее профсоюзного комитета Павел Марков, ныне глава Совета ветеранов ОЖД. Вот что он рассказал автору: «Как администратор Геннадий Матвеевич — это действительно незаурядный человек, огромной пробивной силы, волевой командир. В то же время как руководитель — жестковат, к людям, с моей точки зрения, относился достаточно пренебрежительно, жестко. Вспоминается такой эпизод. На Октябрьской дороге произошел сход поезда, и когда велись восстановительные работы, оборвался трос, серьезно травмировав за-

местителя начальника дороги по локомотивному хозяйству. Геннадий Матвеевич имел привычку в любое время суток звонить своим подчиненным по производственным вопросам и позвонил этому заместителю в больницу. А главный врач, зная про такие привычки, телефон из той служебной палаты убрал. После этого Фадеев возмущенно говорил: «Вот так у нас руководители себя мнят большими начальниками: коленочку, видите ли, ушиб, улегся в больницу и лежит там, отдыхает, понимаешь». Такое отношение к людям было для Фадеева очень характерным. Он умел, что называется, давить на человека. Несколько высокомерно относился и к партийным органам. По социальным вопросам мы работали достаточно слаженно, хотя бывало, конечно, наши взгляды и не совпадали. Что касается высказывания иного мнения или критики, то Геннадий Матвеевич воспринимал это чаще всего болезненно, а не как сигнал к переосмыслению своей позиции. По целому ряду работников дороги, с которыми он поступил, по моему мнению, несправедливо, у нас были персональные дебаты, но он всегда считал, что делает правильно. Как товарищ Фадеев вел себя внешне достаточно общительно, открыто, но на самом деле каким-то бесхитростным или открытым человеком, как это можно узнать из некоторых его интервью, Геннадий Матвеевич, конечно же, никогда не являлся. Один из известных в отрасли его сослуживцев, с которым они одно время даже где-то в Сибири жили на одной лестничной площадке, сказал мне в приватной беседе, что Фадеев — это непревзойденный мастер интриги и человек очень коварный. И я полностью согласен, что Геннадий Матвеевич и интригу, и служебный политес знал в тонкостях и в полной мере пользовался этим. Он всегда был человеком, что называется, сам себе на уме. Как я уже сказал, с точки зрения организации движения поездов — Фадеев руководитель неординарный, дай Бог каждому. В то же время, если говорить о нем как об инженере — здесь я уже не могу охарактеризовать его достоинства в превосходных степенях. Вот взять хотя бы пример высокоскоростной магистрали. Мировой опыт говорит о том, что человеком был в определенный момент найден вариант, который является сегодня инженерно, экономически и политически оптимальным. Но у Геннадия Матвеевича была такая черта: если идея исходит не от него лично, то она воспринимается, мягко говоря, неоднозначно. Так произошло и с ВСМ. Когда эта идея была в конце 1980-х годов поддержана на государственном уровне, Фадеев ее тоже поддерживал и не мог, как должностное лицо, этого не делать. А вот когда уже началась

¹ Ретюнин А., Гурьев А. Мне довелось выстраивать всю новую систему экономики того периода: интервью с В. Ковалевым // РЖД-Партнер. 2008. № 24. <http://guryevandrey.narod.ru/artikals/Kovalev2008.htm>

реализация проекта и ее способы зависели от решений и участия самого Фадеева, он стал тормозить это дело. Им был избран совершенно неоправданный со всех сторон вариант реконструкции действующей линии под скоростное движение. Что получилось? Грузовые поезда стали ходить вместо 650 км полторы тысячи, а никаких высоких скоростей пассажирских поездов мы так и не дождались. Потому что такой путь — бесперспективное занятие, и любому грамотному инженеру это было ясно еще тогда. Что же касается “Сокола”, то тут вообще уже реально созданный отечественный высокоскоростной поезд Фадеев отправил на свалку и повел политику закупок за границей. Что-нибудь более невозможное с точки зрения интересов государства, отрасли и вообще народного хозяйства просто трудно себе придумать. Ну, а в целом, карьеру для выпускника Хабаровского института он сделал, конечно, замечательную».

А вот какими очень любопытными наблюдениями по поводу стиля руководства Фадеева поделился работавший вместе с ним на ОЖД заместителем начальника дороги по движению Анатолий Солобуто (с 1991 г. генеральный директор экспедиторской компании ООО «Дортранс»). «У Геннадия Матвеевича были такие приемы руководства, которые меня поначалу, прямо сказать, озадачивали. Причем это началось с самого первого дня нашего знакомства. Он приехал в Ленинград на новую должность в субботу, поселился в обкомовской гостинице и сразу пришел в управление дороги. Я был на работе, и он попросил меня пойти с ним на диспетчерские круги, рассказать о дороге, ее проблемных местах, осветить обстановку и т. д. Я ему все совершенно откровенно рассказывал, а он периодически спрашивал: а здесь почему неприем? а тут что за скопление поездов? Я, естественно, все объяснял. В понедельник приехал министр Конарев и официально представил Фадеева перед коллективом управления дороги. А Геннадий Матвеевич в своем слове и говорит: я вот тут уже в субботу по кругам походил, кое-что посмотрел, но один из заместителей мне начал рассказывать о всяческих трудностях и проблемах. То есть меня уже готовят к тому, что на дороге очень много проблемных вопросов и что из-за этого она не работает в нормативах технического плана. Так вот, Николай Семенович, я Вас заверяю, что через месяц дорога будет работать как положено, это я вам обещаю. А с теми, кто будет тут песни петь о всяких трудностях, мы будем разбираться отдельно. Я просто опешил. Но потом оказалось, что это — стиль его работы.

Фадеев, например, ввел ежедневные селекторные дорожные совещания в 19.00. И вот буквально на первом же из них опять я был просто поражен. Разбирает он какой-то вопрос и вдруг строго так говорит: Анатолий Васильевич, я Вам сколько раз буду повторять, чтобы Вы взяли этот вопрос под личный контроль! Не занимаетесь им, опять упустили! Немедленно займитесь! Потом отпускает педаль внешней связи, чтобы дорога не слышала, и обращается к сидящим в студии: это я им для того говорю, чтобы знали, что я с Солобуто строго требую. И продолжает селекторное. Или вот еще интересный характерный эпизод. У меня еще до Фадеева была подготовлена записка с предложениями по развитию узких мест на дороге. Бывший начальник Петров ею как-то не очень заинтересовался, но тем не менее с ней были знакомы в МПС. И вот отправляя Фадеева на Октябрьскую дорогу, первый замминистра Гинько ему сказал, что есть такие-то предложения, мы их даже раздали уже членам коллегии, ты там с ними обязательно на месте ознакомься и поработай по ним. Фадеев приехал, взял у меня эти бумаги, чуть ли не на следующий день поехал в обком партии и говорит там: вот я, дескать, ночь не спал, все продумал, написал некоторые предложения по развитию дороги. Правда, ему там сказали, что мы об этих предложениях-то знаем, но их же нужно реализовывать, вот Вы и займитесь этим.

А вот еще один типичный случай. Послал меня Фадеев в обком на отчет по поводу невыполнения плана перевозки строительных грузов. Я сунул справку в карман, приезжаю. Смотрю, а тут и сам начальник дороги меня догоняет. Я думаю, странно — что там нам вдвоем-то делать? Идем дальше, а в приемной уже и три начальника отделений дороги сидят. Я — совсем в недоумении. Начинается разбор. Секретарь обкома был занят и заседание вел заведующий транспортным отделом, который предложил Фадееву доложить ситуацию. Тот говорит: вот тут у меня зам по движению есть, пусть он и докладывает. Но заводделом возразил: Вас лично вызывали, Вы и докладывайте, почему не выполняется план по строительным грузам? Тогда Фадеев встает и держит такую речь: товарищи, когда я сюда приехал работать, обком партии обещал мне оказывать помощь. Так вот я и прошу вас — вы помогите мне разобраться с моими заместителями и начальниками отделений. Вот тут сидит зам по движению. Анатолий Васильевич, разве я Вам не говорил, что перевозка строительных грузов имеет сегодня важнейшее политическое значение? Говорил! Но Вы же не выполняете моих указа-

ний. Вот начальники отделений. Я вам разве не давал приказы на столько-то и столько-то балластных вертушек? А вы сколько вчера сдали? Вот видите! Одни отговорки, что там кто-то недогрузил, здесь кто-то не пропустил и т. д. Товарищи, вы помогите же мне с этими кадрами, они ведь саботируют мои указания. В результате Фадеева отпустили, а нас всех посадили писать объяснительные и сказали, что будут разбираться на бюро. Я приезжаю в управление дороги, захожу к Фадееву и говорю: Геннадий Матвеевич, что хотите, но так же нельзя! Понятно, бывает так, что приходится выбрать какого-то одного козла отпущения, на него все свалить, но зато все остальные могут жить и работать. Но ведь Вы-то сейчас сдали сразу всех четырех руководителей, причастных к вопросу, причем специально их для этого туда привезли. Как нам работать-то после этого? А он мне говорит в ответ: а вы что же, думали, я тут один за вас отвечать буду? Нет уж, отвечать будете каждый за себя! Вот и весь сказ. И таких подстав было множество. Однажды, например, меня вызвали в обком по вопросу перевозок леса и всадили взыскание. Я приехал в управление разгоряченный и написал докладную начальнику дороги, что так и так, мне объявлен выговор за то, что не выполняется план по лесу, вместе с тем МПС и Вы требуете, чтобы порожние полувагоны шли не под погрузку, а на регулировку. Прошу все-таки определиться, как мне дальше вести дело. Если я и далее буду следовать указаниям начальника дороги, то просто противопоставлю себя обкому партии. Фадеев на моем заявлении написал резолюцию, дескать, товарищ Солобуто, Вы очень узко мыслите. Если Вы с начальником службы движения Ковалевым и далее не будете как положено заниматься выгрузкой полувагонов, то Вам никогда не решить этой проблемы. Вот и все».

Автор попросил прокомментировать Солобуто такой факт, что вскоре после приезда на дорогу Фадеева в «Известиях» вышла серия статей о том, как новый начальник дороги пришел, сразу во всем разобрался, применил новые технологии работы и ликвидировал все традиционно бывшие на дороге завалы. Действительно ли все так и было? Вот ответ Солобуто: «Еще до приезда Фадеева мы с заместителем начальника дороги по локомотивному хозяйству Александром Алексеевичем Беженаровым выдвинули идею движения совмещенными поездами и стали ее реализовывать. Пропускных способностей не хватало, денег на развитие путей уже тогда не было, и мы придумали ставить вместе два, а то и три поезда с двумя-тремя локомотивами и таким образом разъезжаться. При этом вес поезда с обычных 5 тыс. тонн увеличивался до 8,

12 и даже 24 тыс. тонн. Через некоторое время после своего приезда Фадеев мне говорит: меня вызывают на коллегию МПС и будут заслушивать — что сделано. И что я им доложу? Ничего не сделано, как не выполняли нормативы технического плана, так и не выполняем, одна говорильня. Я ему предлагаю: давайте мы нарисуеть наглядные графики наших тяжеловесных поездов и покажем это все, что называется, в цвете, крупно, разрисуеть фломастерами, а Вы расскажете о том, что на дороге развивается движение тяжеловесными совмещенными поездами, применяются прорывные перевозочные технологии, попросите коллегию поддержать и т. д. Фадеев поворчал, дескать, что это? зачем это? да как я там буду эту наглядную агитацию развешивать? Но, в конце концов, отчитываться надо — согласился. После возвращения бывший там с ним заместитель главного инженера нам рассказывает, что фурор полный, на членов коллегии все это произвело огромное впечатление, Фадеева хвалили, и даже сам Конарев сказал, что, дескать, вот, чувствуется — дорога, наконец, поехала. Я спрашиваю у самого Фадеева, как, мол, отчитались-то? А он мне: ну как-как? Чем мне там отчитываться-то было? Если бы министр так хорошо ко мне лично не относился, досталось бы мне! Ну а потом, действительно, мы стали это дело и дальше развивать, и в «Известиях» Фадеев был расписан уже как герой нашего времени национального масштаба. Главное, что интересно, мне автор этих статей Анатолий Ежелев после первой из них звонит и говорит: ну, Вы читали? какое мнение? и чем нам закончить-то теперь? А я говорю: закончить так, что в результате таких титанических усилий дорога как работала с избытком парка, так и работает. Результатов-то пока нет. А Ежелев так Фадееву все и передал. Тот меня потом вызвал и давай ругать, дескать, ну как же так! Ведь эти журналисты не сами собой явились, а им было дано задание, а ты вот так меня подводишь».

Интересно, что Фадеев особую, буквально непримиримую неприязнь испытывал к тем, кто любил в свободное от работы время расслабиться и выпить. В этой связи Солобуто рассказывал следующее: «Ежедневно часов в 11 вечера Фадеев звонил тому или иному руководителю и заводил какой-то разговор, дескать, а что ты думаешь вот по этому вопросу, а уверен ли ты в том-то и т. д. Я сначала недоумевал, в чем дело? А потом понял, когда он мне стал говорить, что вот тот-то был вчера под хмельком, другой вообще пьяный и т. д. Причем стоило Фадееву обнаружить такой случай, как этот работник был у него уже под колпаком и он целенаправленно искал на него компромат, чтобы уволить. Однажды он

послал меня в Бологое разобраться с производственной ситуацией и дал прямое задание, сказав: представь мне документ, чтобы я мог снять начальника отделения с должности. Я вернулся, написал обо всех принятых технологических мерах и указал: считаю снятие начальника отделения с должности преждевременным. Фадеев в крик: ах, раз так, будешь сам там сидеть. А однажды был такой случай. Он не мог вечером найти по телефону и. о. начальника одного из отделений, наутро вызвал его и учинил допрос, дескать, где был? что делал? Тот сказал, что ходил с женой в театр. Фадеев ему стал выговаривать, почему не спросил на это разрешения. Тот ответил, что никогда по таким поводам ни у кого разрешения не спрашивал и впредь не собирается. Дело кончилось тем, что он ушел с железной дороги. Фадеев просто не терпел никаких возражений».

Также Солобуто обратил внимание на один факт, который, по его словам, поразил его едва ли не больше всего: «В советское время стиль работы был такой, что надо, мол, как можно чаще наказывать, и у меня было этих выговоров всяких — не счесть. И вдруг приходит телеграмма министра, что, дескать, Солобуто имел несколько взысканий, но сделал правильные выводы, работа улучшилась, и в итоге — снять взыскания и выдать денежную премию в размере должностного оклада. Приносят мне эту телеграмму, а на ней резолюция Фадеева: выплатить 50%. Меня это очень задело, прихожу к начальнику дороги и спрашиваю: почему 50 процентов-то? Ведь решение это — министра, деньги тоже министерские, в чем дело? Он говорит: а я лучше министра знаю, кому сколько давать премию. Тогда я к этой телеграмме приложил бумажку, что от премии отказываюсь, и так и не стал ее получать. Это у Фадеева такая была черта: ему надо было непременно опустить человека, не дать ему что-то там возомнить о себе. Он вообще с подчиненными как с личностями не церемонился. В частности, ему был свойственен такой прием. Приходит, например, кто-то из замов и говорит, что, мол, вот такой-то вопрос не решается, ситуация обостряется, надо бы сделать так-то и так-то, просьба поддержать. Фадеев ответа никакого не дает, а назавтра на совещании говорит: долго ли мы будем еще терпеть вот такие-то и такие-то проблемы? Надо сделать вот так-то — и выдает сказанное ему накануне за свое предложение и решение».

О своей последней размолвке с Фадеевым Солобуто рассказал так: «Работа у нас всегда была очень напряженная, нервная, и меня прихватила язва. Положили в больницу. Дней через десять приезжает началь-

ник врачебно-санитарной службы дороги и говорит, что, дескать, ты знаешь, Фадеев возмущается, что ты лег в больницу, и приказал тебя выписать на работу. Я говорю, что вообще-то у меня уже ничего не болит, и я не против. Правда, заведующая отделением резко возражала, но в итоге выписали с кучей предписаний: строгая диета, никаких командировок и т. д. Я прихожу к Фадееву, а он: Анатолий Васильевич, как я рад, что ты пришел! Мне же тут без тебя не с кем работать, ведь тот — такой, этот — сякой и т. д. Я говорю: ну, хорошо, только мне врач написала, что ничего нельзя. А он: мало ли что они там написали, поедешь в Кемь. Я поехал, возвращаюсь, и у меня опять произошло обострение. Кое-как хожу на работу, а Фадеев мне опять: поедешь в Петрозаводск, наведешь там порядок. Я ему говорю: не поеду, не могу. Он мне: я уже на всю дорогу объявил, что ты поедешь, значит — поедешь, и подписал приказ. Тогда я написал объяснение, пошел опять в больницу и меня оттуда уже не выпустили. После того, как я подлечился и выписался, пришел к Фадееву и сказал: Геннадий Матвеевич, раз Вы так ко мне относитесь, я с Вами заместителем больше работать не буду, и подал ему заявление. А он его держит и не подписывает. Тогда я прихожу и говорю: если Вы не направите бумагу министру, я это сделаю сам. После этого мне звонит замминистра Бутко и говорит: ты имей в виду, что если тебя освободят, то Фадеев тебе этого не простит и будет зажимать так, что мало не покажется. Я отвечаю, что, дескать, на все воля божья, но он меня уже и так достал, я больше не могу. Наконец, вместо меня назначают Аксененко, и на селекторном совещании Фадеев объявляет о проведенной кадровой замене, с пафосом так заявляя, что, дескать, мы и впредь будем таким образом поступать, когда надо будет поменять командира. То есть, как будто это не по личной просьбе произошло, а он меня заменил как несправившегося. Я ему говорю: Геннадий Матвеевич, Вы поступили неправильно и просьба исправить это, проинформировав дорогу, что я освобожден по состоянию здоровья по личной просьбе. Но он бросил мне, что ничего исправлять не собирается. И тогда я совсем ушел с дороги, два года проработал по рекомендации обкома на Ижорском заводе начальником транспортного управления, а потом возвратился уже при Зайцеве».

Автор попросил Солобуто обобщить свое мнение о стиле работы Фадеева, спросив, можно ли сказать одним словом, что Геннадий Матвеевич был всегда, скажем так, хитрец еще тот? Солобуто уточнил: «Артист. Фадеев всегда был артист. При этом работоспособность у него

была просто колоссальная, и он эксплуатационную работу схватывал буквально на лету. Но одновременно не мог спокойно работать с тем, кто что-то знает больше него. И если появлялся такой человек, Фадеев всегда старался его как-то принизить, обуздать. Он — лидер. Он должен быть, по его мнению, им всегда, и никто другой. Во всех вопросах. И по Высокоскоростной магистрали точно так же. Если бы именно Фадеев начал непосредственно эту стройку — все было бы нормально. А когда там уже то ли Большаков, то ли Зайцев, то ли еще кто другой этим вопросом начали практически заниматься, для него все это полностью потеряло всякий смысл. Это абсолютно точно! Только он должен быть инициатором идеи, только он должен стоять во главе, только его должны считать отцом и благодетелем всего дела, только от него могут исходить все нити, только он может эту идею зримо олицетворять и никто другой. Также очень характерно, что, как я уже сказал, он не терпел возражений, но особенно в присутствии других, то есть на виду. А наедине, бывало, ну просто душа человек: выслушает тебя, поговорит, все ласково, приветливо. А вот на людях — совершенно другой, меняется на 180 градусов. И голос изменится и интонации — все. Надо признать, что Фадеев, конечно, много сделал для развития дороги, хотя, наверное, мог бы и больше. Но мне кажется, он всегда делал то, что можно скорее осуществить и быстро получить отдачу, а вот дальней перспективой заниматься не любил. Любопытно, что один из хорошо его знавших замминистров МПС мне однажды полушутя сказал: «Геннадия Матвеевича, наверное, в детстве слишком много били, что он стал таким хитрым и вредным». А Конарев мне однажды в середине 1990-х годов заметил: «Знаете, в ком я за все годы моей работы ошибся? Только в Фадееве». А вообще, от себя хочу сказать, если бы не эти его постоянные хитрости — просто замечательный был бы человек!»

Как характеризовали человеческие и деловые качества Фадеева другие люди, знавшие его по работе уже непосредственно в МПС? Нигматжан Исингарин рассказал следующее: «Когда я начал работать заместителем министра путей сообщения СССР по капитальному строительству, Геннадий Матвеевич был начальником Октябрьской дороги. Во время своих приездов в МПС он заходил ко мне, рассказывал о тех узких местах, которые имелись на магистрали. В отличие от многих начальников железных дорог Фадеев был достаточно напорист, решителен в отстаивании своей позиции, его нельзя было не выслушать, не стать его сторонником. Потом он перешел в МПС, и мы какое-то

время работали вместе. Безусловно, Геннадий Матвеевич обладает огромным организаторским талантом, умеет четко ставить задачи и очень жестко добиваться их реализации. Однако нас с ним, наверное, отличало то, что я привык пытаться на любой руководящей работе формировать команду единомышленников, чтобы люди поняли поставленную задачу, разобрались в ней, восприняли ее и таким образом реализовывали. А вот Фадеев требовал только исполнения своих решений. Для него характерен жесткий авторитарный стиль управления, то есть руководить, возвышаясь над всеми остальными. И своих целей он, конечно, добивался любыми способами. Не могу не сказать об одном моменте. В 1992 году, когда я работал министром транспорта Казахстана, многие предлагали организовать Министерство путей сообщения Казахстана, но мы сразу же приняли рыночный курс, и железные дороги стали частью транспортной системы в составе Министерства транспорта РК. В России тоже, когда в начале 1990-х годов министром транспорта стал Виталий Борисович Ефимов, а заместителем у него, отвечающим за все железнодорожные дела, Альберт Николаевич Бевзенко, была сделана попытка принять такой же вариант, но Фадеев сумел добиться сохранения МПС. Впоследствии свои действия он преподносил как умение перехитрить Ефимова. Мне в этом смысле всегда было немного обидно за своего коллегу Виталия Борисовича, который действовал в общем-то достаточно открыто и честно. В целом же я высоко ценю умение Фадеева работать самому и заставлять это делать других, но, подчеркиваю, стили и методы работы у нас с ним были разные». Эти воспоминания Исингарин прислал автору в своем письме. А ранее в устном разговоре он отмечал, что прежде всего ему вспоминается то, что отношение Фадеева к равным по статусу коллегам доброжелательным или товарищеским, а тем более каким-то искренне душевным назвать было нельзя. Оно являлось, по его мнению, скорее несколько высокомерным.

И в заключение мнение о Фадееве представителя более младшего поколения — заместителя генерального директора НИИАСа Владимира Воронина¹, работавшего при втором сроке Фадеева начальником департамента

¹ Воронин Владимир Сергеевич родился в 1950 г. В 1973 г. окончил Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта с присвоением ему квалификации инженера путей сообщения — электрика. С 1973 г. старший инженер Дорожного центра научно-технической информации и пропаганды Горьковской

информатизации и связи МПС, а в 2005–2007 гг. — генеральным директором РАО ВСМ: «Я бы роль Геннадия Матвеевича в проекте ВСМ сформулировал очень просто: “Я тебя породил, я тебя и убью”. Еще будучи начальником Октябрьской дороги и далее первым заместителем министра, он активно поддерживал этот проект, и благодаря ему, он, собственно говоря, и начинался, раскручивался в конце 1980-х годов. Но потом Фадеев потерял к нему интерес, обнаружив, что государство отказалось его поддерживать на сто процентов. А когда он стал министром уже во второй раз, то просто однозначно поставил на нем крест. В этом смысле Фадеев вообще очень отличался от, например, Николая Емельяновича Аксененко, который совсем иначе реагировал на крупные проекты, являлся их инициатором, а не наоборот. Собственно, благодаря ему у нас в свое время и произошел резкий скачок в области информатизации всей отрасли и организации крупнейшей телекоммуникационной сети в Союзе. При этом Фадеев, придя второй раз министром, очень поменялся по сравнению с тем, каким он был во время первого срока. Может быть, возраст сказался, может быть, и какие-то взгляды новые появились, но он просто любые важные для отрасли проекты совсем перестал поддерживать, а вел политику на то, чтобы, я бы так сказал, ублажить государство. Главное, по его мнению, нужно было заплатить налоги, и в этом он как раз противопоставлял себя своему предшественнику Аксененко. Он заявлял, что мы сейчас вот полностью рассчитаемся и тогда, дескать, будем открывать дверь ногой в любой

железной дороги. В 1975 г. после службы в рядах Советской Армии поступил на работу в Центральную станцию связи МПС, где прошел путь от инженера до начальника технического цеха МТС. С 1982 г. — в управлении Байкало-Амурской железной дороги. В период с 1990 г. по 1997 г. работал в должностях: начальника отдела во ВНИИ «Эталон», начальника отдела в АО «КОМПАСС», технического директора ТОО «Катран», заместителя директора НТЦ в ИПФ «ПКБ АСУ-нефть», главного инженера ГУП «Тюменьнефтегазсвязь» Сургутского производственно-технического управления связи. С 1997 г. — главный инженер Центральной станции связи МПС. В 1999 г. назначен руководителем департамента информатизации и связи МПС России. С 2003 г. — заместитель директора ВНИИАСа. В августе 2004 г. назначен на должность заместителя директора Департамента развития инфраструктуры и инвестиций Министерства транспорта РФ. С августа 2005 г. по декабрь 2007 г. — генеральный директор РАО ВСМ. С января 2008 г. работает в ОАО НИИАС — сначала директором направления развития интеллектуальных комплексных систем, а в настоящее время — заместителем генерального директора.

кабинет. Никто не говорит, что нужно не платить налогов. Но посмотрите результаты. Да, Аксененко допускал в этом смысле некоторые вольности, и никто не скажет, что он везде был прав, но ведь была построена масса совершенно уникальных вещей — от современной системы связи до спортивных и медицинских учреждений и даже церквей. Николай Емельянович вынужден был где-то идти на определенные нарушения, потому что иначе-то в нашей стране ничего не сделаешь, но он мыслил и действовал масштабно, неформально, в интересах всей отрасли, и поэтому после него осталось большое положительное наследство. А что осталось после Фадеева? Ну, хорошо, допустим, в первый срок он сохранил железные дороги, не дал их разодрать. А во второй — ничего не сделал. Было проведено акционирование отрасли, но ведь как это ни парадоксально получилось, на самом-то деле он являлся противником реформы и тем не менее был вынужден все это делать. Ему пришлось сеть в вагон, который двигался по определенному пути, и свернуть было некуда. Но ведь даже и эти процессы стали при нем тормозиться. Это было совершенно очевидно и привело к тому, что новому руководству досталось тяжелое наследство, потому что вместо подготовки всех подразделений к новому этапу реформирования шло торможение, а значит, приходилось делать следующие шаги подчас неподготовленными. И поэтому появилась масса недостатков, так как были вынуждены вытаскивать на конкурентное поле в рынок неготовые организации. Но времени на раскачку уже не было, потому что при Фадееве оно было потрачено во многом впустую».

Так мог ли Фадеев, с учетом всего сказанного, действительно, помимо своих экономических разногласий с проектом, еще просто взять и обидеться, а точнее разгневаться на то, что РАО ВСМ стали создавать вроде как мимо него, послав в таком случае всех далеко и надолго? Ответ очевиден. Не мог иначе.

6

А как следует охарактеризовать оппонента Фадеева по делам ВСМ — Алексея Алексеевича Большакова? Прежде всего бросается в глаза его исключительная закрытость, можно сказать, зримо перекрывающая собой все остальные качества, вместе взятые. Попав смолodu в систему оборонки, или советских «почтовых ящиков», он словно получил некое монастырское воспитание и послушание, которому потом следовал всю

жизнь, умудряясь даже на, казалось бы, публичных должностях в администрации Санкт-Петербурга и в Правительстве страны оставаться для общественности практически невидимым. Да что там на должностях, таким он был даже на выборах в народные депутаты, на которые зачем-то решил в 1989 г. и проиграл их в то время еще открытому и подкупающему своей свежей демократичностью Юрию Болдыреву.

Директор по международным связям и социальной экологии и одновременно руководитель Центра общественных связей РАО ВСМ Игорь Киселев¹ неоднократно сетовал автору, что в области пиара работать с Большаковым было сущее наказание. Во-первых, он не считал нужным вообще сколько-нибудь серьезно финансировать данную сферу, а следовательно, вместо того, чтобы поставить работу со СМИ на более или менее приемлемую для них основу, приходилось все что-то за бесплатно выпрашивать, за кем-то бегать, кормить журналистов и рекламных агентов изданий «завтраками» и таким образом наживать скорее недругов, чем сторонников. Во-вторых, по словам Киселева, в связи с феноменальной закрытостью Большакова было практически невозможно не только вытащить его на живое общение с прессой, но даже толком сфотографировать.

После назначения Большакова в августе 1996 г. первым вице-премьером журнал «Огонек», пытаясь охарактеризовать его, писал следующее: «При оценке многолетнего управленческого труда Алексея Алексеевича выбрать знак “плюс” или “минус” нелегко. Каким-то образом он всегда ухитрялся оставаться в тени. <...> Деятельность его на посту вице-премьера, курирующего отношения со странами СНГ, была, прямо скажем, невидима глазу. <...> Алексей Алексеевич — патриот отечественной науки

¹ Киселев Игорь Павлович родился в 1947 г. Окончил ЛИИЖТ по специальности инженер путей сообщения — электрик. Работал в Ленинградском метрополитене. В 1991–1993 гг. избирался депутатом, председателем комиссии по транспортному комплексу, членом президиума Ленинградского (Санкт-Петербургского) городского совета народных депутатов. В 1991–2005 гг. — директор дирекции по международным связям и социальной экологии РАО ВСМ. Специалист в области высокоскоростного железнодорожного транспорта, автор более 70 опубликованных работ. Участник разработки ТЭО ВСМ Санкт-Петербург–Москва и нормативной базы проектирования и строительства трассы. Один из разработчиков Концепции создания высокоскоростного железнодорожного транспорта в России по заданию Министерства транспорта РФ и ОАО РЖД. Профессор кафедры «Управление и технология строительства» ПГУПС, проректор университета по связям с общественностью. Почетный железнодорожник.

и промышленности, особенно оборонной. Считает, что именно на этом направлении мы должны быть впереди планеты всей. Большаков разделяет своих коллег на “комментаторов” и “людей дела”. Первые — те, кто активно сотрудничает с прессой, — вызывают у него скепсис. <...> Большаков не любитель конфликтов. По крайней мере, он не склонен их афишировать. К примеру, с Собчаком, вознамерившимся превратить Санкт-Петербург в финансовый и туристический центр, Большаков — выходец из ВПК, яснее ясного понимающий, какие потери в оборонном потенциале повлечет такой замысел, — сохраняет добрые отношения. Экологов, протестующих против проекта высокоскоростной магистрали, говорят, он подозревает в заангажированности иностранными конкурентами, но также не спешит разоблачать их. <...> На общение с семьей при четырнадцатичасовом рабочем дне у него почти не остается времени. <...> Первый вице-премьер — театрал, любит классическую музыку, азартный болельщик футбольной команды “Зенит”. Редкий день он не начинает с пробежки. Предпочитает литературу, посвященную новым технологиям, и экономическую. <...> Из нелюбви Большакова к публичным выступлениям (за полтора года вице-премьерства он дал всего лишь одну (!) пресс-конференцию) напрашивается вывод, что келейность в вершении судеб страны ему больше по душе. Можно даже заподозрить известное небрежение общественным мнением. Мол, болтайте что хотите, важно лишь происходящее в узком кружке избранных. Недаром его стиль руководства окрестили “ваатиканским”»¹.

Надо отметить, что и в период 1992–1994 гг. эксклюзивная пресс-конференция с участием генерального директора РАО ВСМ Большакова была устроена, кажется, только один единственный раз. Это было в его офисе, причем с очень ограниченным кругом проверенных журналистов. Большаков — приятной сановной наружности, серьезный и в то же время ненапряженный — сделал вступительное слово, ответил на ряд вопросов: все толково, по-деловому, но очень сдержанно, по обязанности, без искорки в глазах, без всякого стремления что-то непременно вбить в эти головы важное для него, без попыток понравиться журналистам (или хотя бы журналисткам), без выражения какой-либо осязательной заинтересованности в сидящих перед ним людях. Из этой встречи потом получилось несколько заметок и небольших интервью.

¹ Оленев Г. 9 кругов Алексея Большакова // Огонек. 1996. 7 октября. № 41.

Плюс к этому, конечно, журналисты могли встретить Большакова в тот период на каких-то общих мероприятиях, например, научно-технических конференциях, подойти и что-то спросить, получив, как правило, весьма лаконичный ответ.

По всей вероятности, занимаясь ВСМ, Большаков действительно никогда не видел никакого проку от публичности и был настроен решать вопросы только так, как это было принято в военно-промышленном комплексе — по вертикали и максимально исключив любые лишние глаза, уши и рты. «Ну что Вы хотите, — разводил руками по этому поводу в беседе с автором соратник Большакова Владимир Тулаев, — человек сразу со студенческой скамьи попадает в советскую оборонную промышленность. В 30 с небольшим лет — главный инженер секретного института, в 34 — директор режимного завода и т. д. Всю жизнь на таких руководящих должностях — на предприятиях, в коммерческих структурах, в органах власти — сколько у него секретов в голове перебывало! Он всегда старался делать порученное ему дело так, чтобы был максимально эффективный результат. Вот его стиль руководства».

Лев Данильчик высказывался в связи с этим следующим образом: «Большаков производил в целом положительное впечатление. Как руководитель он был, насколько я мог судить со стороны, достаточно демократичен, решения принимались на основе должного обсуждения и учета мнения причастных. С нами — коллегами — Алексей Алексеевич всегда вел себя дружелюбно, незаносчиво, по-товарищески. Когда, например, ездили вместе в командировку в Москву, мог и в компании посидеть и, как говорится, анекдот рассказать, пообщаться. Что касается закрытости его как оборонщика, то она, конечно, проявлялась, но надо учитывать, что когда есть прямые пути решения вопросов в Госплане, в правительстве и т. д., то ведь к общественности не апеллируют, а идут и решают. Большаков в первые годы РАО ВСМ так и делал. Вместе с тем, когда он стал уже заместителем, а затем и первым заместителем председателя правительства, нам казалось, что он мог бы вести себя по отношению к проекту намного активнее. Да, Тулаев или Саввов имели возможность к нему приехать и получить какую-то консультацию, но мы в это время полагали, что роль Большакова в решении каких-то вопросов по ВСМ вполне могла быть гораздо более весома. Ведь в 1995 г. проект как раз крайне тяжело проходил экологическую экспертизу, затем нужно было решать многие другие практические вопросы, но никогда Большаков во время своей работы в правительстве никаких мер

для того, чтобы реально помочь, не предпринимал. Мы иной раз предполагали, что он как-то побаивается этим заниматься, не желая повредить себе в новой должности, и нам это, конечно же, не нравилось».

Когда в августе 1996 года после победы Ельцина на президентских выборах министром путей сообщения вместо Фадеева назначили Анатолия Зайцева, многие считали, что нового главу МПС пролоббировал ставший теперь первым вице-премьером Алексей Большаков, причем не в последнюю очередь в связи с ВСМ. Сам Фадеев так комментировал автору этот момент: «У меня абсолютно нет никакого сомнения, что за этим была твердая позиция Чубайса. Такой момент являлся для него уникальной возможностью избавиться от меня. Еще в большей степени способствовал моей отставке первый вице-премьер Большаков, возглавлявший ранее РАО ВСМ. Я ведь был очень большим, просто категорическим противником этого проекта по высокоскоростному движению и финансирования его из государственного бюджета. Ну, а кому понравится такая позиция?»

Аналогичного мнения придерживался, например, Эдуард Поддавашкин, который в связи с отставкой Фадеева утверждал: «По моему мнению, это было связано прежде всего с тем, что первым вице-премьером стал Большаков и ему нужен был свой человек. Фадеев был противником строительства высокоскоростной дороги, а для Большакова эта тема была очень важна». Однако Зайцев такую связь отрицал, заявляя: «То, что здесь был замешан Большаков, который якобы меня протезировал, — это просто глупость, он тут совершенно ни при чем»¹.

И действительно, сегодня автору достоверно известно, что назначение Зайцева состоялось следующим образом. У первого вице-премьера Большакова раздался звонок от премьера Черномырдина, который сообщил, что принято решение о смене министра путей сообщения, и просил дать предложения. Большаков ответил, что вообще-то считает Фадеева квалифицированным профессионалом и министром. Черномырдин сказал: решение принято и это окончательно. Большаков тут же позвонил начальнику Октябрьской дороги Зайцеву и попросил его высказать свое мнение в порядке консультации по новой кандидатуре. Зайцев ответил: считаю, что наиболее подготовленный для этого человек — Аксененко. Большаков спросил: а как Вы сами? Зайцев ответил, что хотел бы продолжить работу в качестве начальника дороги в Петербурге.

¹ Гурьев А. Из тупика. С. 193–195.

Большаков позвонил Черномырдину и сказал: мы тут посоветовались и предлагаем Аксененко. На том конце после небольшой паузы прозвучал ответ: нет, давайте Зайцева. Большаков перезвонил Зайцеву и констатировал, мол, Родина зовет, надо Вам. Зайцев некоторое время возражал, но в конце концов вынужден был согласиться.

Что касается роли Большакова в проекте, когда он работал в правительстве, то Владимир Тулаев, являвшийся в то время генеральным директором РАО ВСМ, отмечал следующее: «С Алексеем Алексеевичем я всегда советовался по всем важнейшим вопросам, но это были именно советы. Абсолютно все документы всегда проходили необходимые процедуры и согласования. Большаков отнюдь не отказался от проекта, готов был рассматривать любую возникшую ситуацию, но при этом ни разу не было ничего подписано в обход правил и регламента. То есть Алексей Алексеевич никогда не занимался никаким проталкиванием проекта, и какое-то телефонное право здесь не работало совершенно. Ни разу Большаков не звонил, например, тому же Фадееву, хотя и являлся по должности старше его».

На эту же тему у автора произошел однажды любопытный диалог с Зайцевым еще в бытность того министром путей сообщения. На вопрос: «Поддерживаете ли Вы контакты с Большаковым по поводу строительства ВСМ?», он ответил: «Какого-то специального общения непосредственно по этой теме, кроме общегражданского, у меня с ним нет. В этом нет необходимости, так как Большаков конкретно вопросами строительства дороги не занимается». Автор спросил: «Вы полагаете, он потерял интерес к ВСМ?» Зайцев в свойственной ему живой манере полусуто ответил: «Ну, может, конечно, и не потерял, однако официально он ни в одном заседании участия не принимал, ни одного доклада не заслушал, ни одного совещания не провел, то есть как должностное лицо — проблемой не занимался». «Это, по Вашему мнению, хорошо или плохо?» — был последний вопрос. «Уж не знаю, кому хорошо, кому не очень. Для меня, лучше бы он данной проблемой занимался, но ведь есть же и те, которые считают, что лучше бы этим не занимался никто», — усмехнулся Зайцев¹.

В 1996 году Большаков, как известно, сыграл некоторую роль в жизни Владимира Путина. Вот как описывается этот эпизод самим Путиным в книге «От первого лица»: «[Чубайс] предложил мне возглавить Управ-

ление по связям с общественностью. Мне это дело было совсем не по душе. А куда деваться? С общественностью так с общественностью. Все-таки администрация президента. В общем, согласился. Мы с Кудриным сели в его машину и поехали в аэропорт. По дороге он говорит: “Слушай, давай поздравим Большакова, наш, питерский, первым замом стал”. — “Ну давай”. Мы набрали телефон Большакова прямо из машины. Нас соединили. Лешу как начальника Главного контрольного управления со всеми соединяли. Алексей поздравил Большакова и сказал: “Вот и Володя Путин вас поздравляет. Он тут, рядом со мной”. Большаков говорит: “Дай-ка ему трубку”. Я беру трубку и слышу: “Ты где?” — “Ну как где? В машине. Едем с Лешей в аэропорт. Я в Питер улетаю”. — “А где был?” — “В Кремле. Решали вопрос моего трудоустройства. Буду начальником Управления по связям с общественностью”. — “Позвони мне минут через тридцать”. А машина-то все приближается к аэропорту. Я уже хотел идти на посадку, но в последний момент все же дозволился до Большакова. Он говорит: “Слушай, а ты можешь остаться? Завтра подойди к Бородину”. Я не понимал, о чем идет речь, но остался. Мне даже в голову не приходило, что Большаков может обо мне вспомнить. Не знаю, почему он это сделал, а спрашивать неудобно. У меня есть только одно объяснение, другого и быть не может. Алексей Алексеевич в Питере был человеком заметным. Первый заместитель исполкома Ленсовета, человек, который реально руководил городом. Отзывались о нем, как правило, хорошо, как о человеке деловом, энергичном и очень работающем. Его смела демократическая волна, хотя он не был каким-то ортодоксом, но Собчак решил, что он должен уйти. Большаков оказался почти на улице, чем-то занимался, но никому и в голову не приходило, что он может снова какой-то серьезный пост занять, а тем более в Москве. Время от времени Большаков появлялся в Смольном по своим делам. И ни разу я его не заставлял ждать. Сразу все дела прекращал, всех выгонял, сам выходил в приемную: “Алексей Алексеевич, заходите”. У нас с ним никогда не было близких отношений, он, может быть, просто это запомнил. <...> Утром я зашел к Бородину, он предложил мне должность своего заместителя. Вот так в августе 1996 года я оказался на Старой площади в Москве в качестве заместителя управделами президента. Курировал юридическое управление и заграничную ответственность»¹.

¹ Октябрьская магистраль. 1996. 20 декабря.

¹ От первого лица. Разговоры с Владимиром Путиным. М., 2000. С. 121.

Интересно также наблюдение Владимира Воронина: «Я встречался несколько раз с Большаковым, чтобы лучше узнать историю проекта, понять какие-то вещи. Алексей Алексеевич произвел на меня впечатление действительно достаточно закрытого человека. С одной стороны, вроде бы некоторые вещи мы с ним обсуждали весьма откровенно, но с другой — всегда некая постоянная недоговоренность. Человек он, конечно, своеобразный, интересный, и в том, что проект был начат — в этом его большая личная заслуга. Это надо было пробить, суметь, воспользоваться возможностями, которые он имел. Но вот то, что происходило дальше, наверное, показало: это был не совсем тот человек, который мог дотащить такой проект до конца. Кстати, когда появился Тулаев, я не думаю, что Большаков дал ему полную волю, в то же время и сам он вел себя крайне осторожно и в высказываниях, и в работе вообще. В итоге в плане руководства проектом получалось не совсем то, что нужно. Ведь такое дело мог бы пробить только человек, который бы зажегся этой идеей и несмотря ни на что, ни на какие сложности тащил ее и тащил и больше ни на что не отвлекался. Хотя и на то, что Большаков все-таки успел сделать, — немногие бы отважились. Потому что тогда многие крутились и думали только о том, как побольше положить себе в карман. А Большаков думал не только об этом, хотя и у него, конечно, тоже были и есть свои интересы. В целом же в силу его закрытости, осторожности и т. д., конечно, судить о нем на сто процентов невозможно. Это такой старой закалки чиновник, сформировавшийся в оборонных “почтовых ящиках” с теми психологией и философией, что не все можно говорить, лучше послушать, взвесить, аккуратно что-то вставить».

Говоря о закрытости Большакова, следует иметь в виду, что большую роль здесь играло, по всей видимости, помимо его принадлежности к оборонке, и просто индивидуальное свойство характера. В связи с этим очень характерным примером является личность другого участника проекта ВСМ — генерального конструктора ЦКБ МТ «Рубин» академика Игоря Дмитриевича Спасского. Подробнее о его участии в строительстве высокоскоростного поезда «Сокол» будет рассказано в соответствующей главе, а здесь очень уместно сообщить следующее. Спасский являлся одним из ведущих организаторов создания в СССР атомного подводного флота, то есть принадлежал к сфере не менее секретной, чем Большаков. Однако в плане своей общественной открытости, по крайней мере, в описываемые годы, он был полной противоположностью Большакову. Спасский постоянно давал всяческие интервью, встречал-

ся с журналистами и представителями общественности, отнюдь не высокомерничал с ними и вообще был самым непостижимым образом доступен, несмотря на свою, казалось бы, сверхсекретность.

Вот только один из очень характерных для него эпизодов. В середине 1990-х годов автор получил задание принять участие в подготовке сюжета для Петербургского телевидения, в котором бы рассказывалось о создании поезда «Сокол» и в том числе Спасский давал бы небольшое интервью. При этом ехать на съемку должна была не собственная телегруппа пресс-службы ОЖД, а бригада с самого телевидения. Буквально на проходной ЦКБ «Рубин» выяснилось, что телевизионщики со свойственной им всегда абсолютной беспечностью ни о каком сюжете с самим Спасским не договаривались, думая, что это сделает пресс-служба дороги. Что можно ожидать в ситуации, когда возле режимного предприятия совершенно неожиданно появляется группа с телекамерами? Разве что их ареста. Более того, выяснилось, что в данное время Спасский ведет переговоры с иностранной делегацией и будет с ней занят практически весь день. Казалось бы, надо было однозначно разворачиваться и уезжать.

Однако, о чудо! Спасскому согласились передать, что тут какие-то телевизионщики просят интервью на фоне макета «Сокола», и он ответил, что, мол, пусть идут к макету, устанавливают там аппаратуру и как только все будет готово — зовут, он выйдет на 5–10 минут. Пропустив мимо ушей половину сказанного и едва войдя в зал с «Соколом», фифочка-корреспондентка сразу атаковала сопровождавшего сотрудника: ну где же он? зовите скорее! Действительно, через пару минут энергично появился Игорь Дмитриевич, на ходу поправляя галстук для камеры и... обнаружил, что никакого оборудование еще не установлено, а везде лежат всякие кофры, провода, штативы, и вокруг них неспешно ходят и разговаривают люди. Изменившийся в лице Спасский буквально зарычал: «Я же вам русским языком сказал: когда все будет готово! Вы что, не понимаете, у меня важнейшие переговоры, я вышел из-за стола буквально на 5 минут, а вы — такие-сякие!» и т. д. и т. п. Вволю ругаясь, Спасский тем не менее терпеливо ждал, пока оператор, даже не глядя в его сторону, что-то невозмутимо крутил-вертел, куда-то сходил, о чем-то переговорил с корреспонденткой, покомандовал звукооператором и, наконец, милостиво возвестил: «Готов». Спасский, моментально прекратив браниться и улыбаясь телезрителям, деловито что-то говорил в камеру, отвечал на вопросы, любезничал с фифочкой-корреспонденткой.

Прозвучала команда «Снято!». Обведя всех участников зорким взглядом и приветливо, по-свойски хохотнув, Спасский быстро удалился. Вот так, в отличие от Алексея Алексеевича, относился к журналистам Игорь Дмитриевич, и они, естественно, тоже были к нему всегда очень лояльны.

Наверное, будет уместным и показательным в этом смысле также сравнить, как Спасский и Большаков реагировали в начале 2009 г. на просьбу автора ответить на ряд вопросов в связи с подготовкой этой книги. Большакову было направлено письмо с изложением просьбы и ориентировочными вопросами, а также предыдущая книга автора (чтобы можно было оценить компетентность человека, просящего встречи). Реакции не последовало. Подождав пару недель, автор позвонил секретарю Большакова, которая сказала, что, мол, Ваша книга лежит все это время на его столе, но никаких указаний не было, ждите, узнаем. Через пару часов она перезвонила и сообщила, что Большаков от встречи отказался, потому что от проекта ВСМ уже давно отошел и разговаривать ему в связи с этим в общем-то не о чем.

С Игорем Дмитриевичем все было иначе. Когда автор позвонил его секретарю с намерением направить факс, трубку взял... сам генеральный конструктор, академик Спасский. Выслушав суть дела, он сказал, что, дескать, книга о ВСМ будет очень своевременна, порассуждал о своеобразии политического момента и необходимости подумать над некоторыми аспектами подачи его позиции в ней, попросил соответствующую главу о «Соколе» прислать сначала его сотруднику (который сам позвонит) для сверки фактуры и после этого выразил готовность встретиться на 10–15 минут. Затем действительно причастные к «Соколу» конструкторы (Николай Быков, Александр Арсентьев и др.) поправили некоторые неточности в рукописи и внесли в нее несколько новых интересных эпизодов. Правда, после прочтения окончательного варианта главы сам Спасский высказался в том плане, что теперь все описано правильно и полно, его позиция не изменилась и вряд ли он мог бы добавить еще что-то существенное. И автор не стал настаивать на встрече, понимая, что находящийся уже в преклонном возрасте Игорь Дмитриевич, с учетом того, что «Сокол» все равно безвозвратно погиб, не хотел бы под занавес портить свои личные отношения с властями какими-либо неосторожными высказываниями.

В целом же следует констатировать, что изначальная неприязнь Большакова к прессе и общественности обошлась ему, конечно, крайне дорого. Журналисты, получая постоянные отказы на просьбы дать эксклю-

зивные интервью, все более платили ему той же монетой, и в конечном итоге мало кто в России из хозяйственных или административных руководителей имел столько негатива в прессе по итогам своей деятельности, как Большаков. «Что скажут о тебе другие, коли ты сам о себе ничего сказать не можешь?» — справедливо замечал Козьма Прутков. И действительно, после дефолта 1998 г. и прекращения строительства вокзального комплекса уже никто из журналистов просто не имел ни малейшего желания разбираться в том, почему в центре Санкт-Петербурга образовалась так называемая яма, и где там был замысел, умысел или вымысел. Все было списано на постоянно стремящегося улизнуть в тень Большакова и созданное им РАО ВСМ. При этом в результате своего внешнего безразличия к общественному мнению Большаков утащил за собой, к несчастью, и имидж проекта Высокоскоростной магистрали в целом.

Кроме того, любопытно отметить, что про питерскую «яму» и, дескать, закопанные туда десятки миллионов долларов трубили потом все, кому не лень. А вот то, что в «Сокол» было вложено денег не меньше, и они действительно волею судеб, к сожалению, не привели к цели — этого никто никогда совершенно не афишировал. Почему? Да у всех сразу возникала мысль: но ведь Игорь-то Дмитриевич в этом не виноват...

Глава IV

Не займешь — не построишь

Киногероя, который в фильме говорит:
«Эх, Маша! И заживем же мы с тобой после войны!»,
впоследствии обязательно убивают.

Никита Богословский, советский композитор

Ни у одного народа вера в бессмертие
не была так сильна, как у кельтов:
у них можно было занимать деньги с тем,
что возвратишь их в ином мире.

Генрих Гейне, немецкий поэт

Если не в деньгах счастье,
то отдайте их соседу.

Жюль Ренар, французский писатель

1

В 1992 году образованное РАО ВСМ стало обретать плоть и кровь, то есть имущество и денежные средства. Важнейшую роль при этом играал подписанный 17 июля 1992 года Указ Президента РФ № 786 «О строительстве высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва и организации производства электроподвижного состава».

В преамбуле Указа констатировались важное социально-экономическое значение ВСМ Санкт-Петербург–Москва для обеспечения транспортных потребностей населения и необходимость развития основных технических средств действующей сети железных дорог. Далее пункт 1 определял вклад государства в уставный капитал РАО ВСМ. Сюда включались: право пользования землей полосы отвода, находившиеся на ней здания, сооружения и другое недвижимое имущество, передаваемое акционерному обществу, а также объекты, находящиеся в федеральной и муниципальной собственности, по перечням Госкомимущества и КУГИ Москвы и Санкт-Петербурга. При этом вклад государства в уставный капитал РАО ВСМ не мог быть менее 51%.

Пункт 2 гласил, что местоположение и ширина полосы отвода ВСМ определяются утвержденным проектом. Кроме того, он допускал в порядке исключения изъятие земель собственников и пользователей независимо от форм собственности и категорий с возмещением согласно законодательству.

Пункт 3 указывал, что перенос за пределы полосы отвода зданий и иного государственного имущества, если оно не передано в собственность РАО ВСМ, осуществляется за его счет. Кроме того, изъятие недвижимого имущества, находящегося в полосе отвода и не являющегося государственной собственностью, производится в соответствии с действующим законодательством.

Интересно, что если на первый Указ Президента РФ от 13 сентября 1991 г. Геннадий Фадеев никак публично не отреагировал, то по поводу второго в «Гудке» появилось очень маленькое интервью, где министра просили прокомментировать данный документ, и он это сделал в таком духе, словно касался какой-то не только глубоко неприятной ему, но даже и просто неприличной проблемы. В частности, Фадеев сказал: «С одной стороны, Указ станет допингом для иностранных инвесторов в смысле выделения средств на строительство, так как укрепит их веру, что эти средства не будут потрачены зря. Но с другой — никаких налоговых льгот для отечественных предприятий, которые будут участвовать в разработке подвижного состава, не предусмотрено. Хотя в первоначальном варианте проекта Указа они были». В целом же по поводу изъятия земель и вообще в целом по сооружению магистрали Фадеев дал прогноз, что «акционерам нелегко будет расплачиваться»¹.

22 декабря 1993 г. появился важнейший для работы РАО ВСМ Приказ Комитета РФ по земельным ресурсам и землеустройству № 62 «Об изъятии и предоставлении в постоянное пользование земель под строительство и эксплуатацию пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва». В нем, в частности, предписывалось изъять для федеральных нужд земельные участки с правом вырубki леса по территории трассы общей площадью 7319,4 га (из них 13,9% приходилось на пашню). Местным комитетам по земельным ресурсам совместно с районными администрациями приказывалось обеспечить отвод изымаемых участков под строительство ВСМ. Их выкуп у собственников надлежало производить в соответствии с Положением о порядке выкупа

¹ Гудок. 1992. 28 июля.

земельных участков для федеральных нужд. Убытки и упущенная выгода собственникам и землепользователям должны были компенсироваться в установленном порядке.

Также в соответствии с Указом Президента № 786 и согласно утвержденному перечню РАО ВСМ получило от государства в собственность или доверительное управление контрольные пакеты акций 23 предприятий. В частности, в холдинг вошли такие компании как ОАО «Торжокский вагоностроительный завод» (50% акций), ОАО «Завод Трансмаш» (28%), ОАО «Всероссийский НИИ транспортного машиностроения» (22%), ОАО «Волховский алюминиевый завод» (22%), АОЗТ «Акционерный коммерческий банк «Анимабанк» (20%), АООТ «Опытный завод «Прибор» (20%), АООТ «Сила» (17%), АООТ «Севкабель» (15%), АООТ «Икофлор» (10%), АОЗТ «Вельга», АООТ «Домостроительный комбинат № 4», АООТ «Импульс», АОЗТ «Тигода» и др.¹ В целом в структуре РАО ВСМ преобладали машиностроительные предприятия, ранее относившиеся к военно-промышленному комплексу².

В 1992 году РАО ВСМ разместило акции второго выпуска на сумму порядка 1 млрд руб. (при стоимости магистрали в тех же ценах 11 млрд руб.). Среди акционеров были Череповецкий металлургический завод, компании «Североникель», «Транссервис», «Электрофизика» и др. То есть помимо получения средств здесь складывалась технологическая цепочка, когда акционеры могли поставлять свою продукцию для строительства дороги и создания технических средств, а заказчик — организовывать новое производство. По словам генерального директора РАО ВСМ Алексея Большакова, изначально предполагалось, что деньги от реализации акций составят 10–11% всей сметы, остальное дадут кредиты и собственная коммерческая деятельность. В частности, РАО ВСМ не исключало возможности использовать такой инструмент как залог

¹ См., например: РАО ВСМ: первые пять лет // Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск.

² Генеральный директор Ленгипротранса В.Г. Рыбкин, имевший возможность в качестве рецензента ознакомиться с рукописью книги, написал автору по этому поводу следующую ремарку: «Надо иметь в виду, что передача в собственность РАО ВСМ по Указу Президента РФ № 786 акций предприятий противоречила действовавшему закону о приватизации государственного имущества, не предусматривавшему такой способ приватизации. Эта позиция в свое время нашла отражение в КУГИ Санкт-Петербурга, который не согласовал передачу акций в уставный капитал РАО ВСМ».

имущества. Например, после введения в строй участка Санкт-Петербург–район Новгорода становилось реальным получить кредитов более чем на 3 млрд руб., а после пуска линии Москва–Новая Тверь — еще 3,7 млрд.

Но для реализации проекта был необходим значительный начальный капитал, и в 1994 году правительство определило основной инвестиционный механизм, посредством которого должно было осуществляться строительство ВСМ, — облигационный займ, гарантированный государством. 15 июня первый вице-премьер Олег Сосковец подписал долгожданное Постановление Правительства № 671 «О финансовой поддержке государства в создании высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва».

В нем предписывалось «считать создание ВСМ Санкт-Петербург–Москва одним из приоритетных инвестиционных проектов, осуществляемых при участии государства».

Минфин РФ обязывался рассмотреть обращение РАО ВСМ о выпуске им в 1994–1999 годах облигационного займа с его размещением в России и за рубежом и определить порядок обращения и погашения выпускаемых ценных бумаг. При этом было намечено размещение облигаций в 1994 году в объеме 60 млрд руб., а далее в зависимости от срока строительства и сдачи участков ВСМ в эксплуатацию. Также предусматривалась возможность при погашении облигаций их обмена на акции РАО ВСМ. Подчеркнем, что важнейшим условием организации облигационного займа являлось предоставление государственных гарантий, то есть в случае неплатежеспособности РАО ВСМ обязанности Правительства погасить основной долг и проценты.

Минэкономики, Минфину и Центробанку предписывалось в месячный срок определить сумму средств государственного участия в составе инвестиционных кредитов и гарантий по облигационному займу в строительстве ВСМ для обеспечения ввода в эксплуатацию участков Санкт-Петербург–Новгород и Москва–Новая Тверь в 1997–1998 годах. При этом Минэкономики должно было включить в перечень важнейших строек, финансируемых за счет инвестиционных кредитов, строительство магистрали и создание специализированного электроподвижного состава, в том числе с выделением в 1994 году 60 млрд руб. за счет целевых инвестиционных государственных кредитов. Погашение этого кредита предусматривалось по мере ввода мощностей акциями компании.

Впоследствии причастные отмечали, что в деле организации данного займа очень большую работу провел заместитель генерального директора РАО ВСМ по финансам Сергей Павлович Козлов, работавший ранее в плановой комиссии Ленинградского исполкома. Выступив в роли пионера этого нового для России финансового инструмента, он, можно сказать, сам и занимался его теоретическим обоснованием, и создавал правовую базу, и проводил это решение на практике.

Большаков так комментировал это правительственное постановление: «Документ — дитя, рожденное в муках. Созданием его занимались несколько министерств, десятки различных комитетов, и нам не один десяток раз, приводя расчеты, приходилось доказывать и объяснять необходимость этого постановления. Например, только с заместителем министра экономики мы встречались 11 раз. И это при полной поддержке местных властей Москвы и Петербурга. Хочу подчеркнуть, что речь не идет о финансировании строительства новой дороги за счет государства. Речь идет о финансовом участии государства в этой стройке, но только на возвратной основе. В чистом виде деньги из казны взяты на это дело не будут». При этом Большаков высказал уверенность, что теперь с финансированием стройки вопросов не будет и в 1997 г. первый высокоскоростной поезд поедет из Санкт-Петербурга в Новгород, а в 1998 году москвичи смогут доехать до Твери за 45 минут. Полностью же запустить ВСМ он надеялся в 2000 году¹.

Во исполнение этого Постановления 11 сентября 1995 года было подписано Генеральное соглашение «О предоставлении гарантий по облигационному займу РАО “Высокоскоростные магистрали” 1994–1999 годов» № 5-3-08. Согласно документу, Минфин обязался производить погашение по номинальной стоимости выпускаемых РАО ВСМ облигаций и выплату процентов по ним при невозможности исполнения эмитентом своих обязательств, в связи с возникновением определенных Соглашением гарантийных ситуаций.

Правда, дело шло не так активно, как планировалось. Первый выпуск облигаций РАО ВСМ объемом 120 млрд руб. был зарегистрирован Минфином лишь 24 января 1996 г. Интересно отметить, что это был первый на российском фондовом рынке опыт реализации корпоративных ценных бумаг с государственными гарантиями. Генеральным аген-

¹ Гудок. 1994. 28 июля.

том при размещении займа выступил Центральный банк России, торги были проведены на ММВБ. Это были именные купонные облигации с четырьмя купонами и переменным доходом. Форма выпуска облигаций была избрана безбумажная, в виде записей на счетах «депо». Срок обращения составлял 12 месяцев. Доходность декларировалась на 10% выше, чем у облигаций Федерального займа с переменными купонами. Поскольку облигации РАО ВСМ имели многие признаки и статус государственных ценных бумаг, доход по ним не подлежал налогообложению¹.

Всего в 1996–1998 годах было размещено 6 выпусков облигационного займа на общую сумму 1392 млн руб., причем до дефолта 1998 г. успели погасить 3 первые транша². С запуском данного инвестиционного механизма у РАО ВСМ появились первые крупные деньги на реализацию проекта, который, однако, нужно было двигать быстро и энергично, чтобы иметь возможность расплачиваться по займу.

2

Как же можно оценить данный инвестиционный инструмент? Ведь, как видим, это изначально не было то государственное бюджетное финансирование, о котором все время говорили противники использования «народных» денег для «антинародных» целей. Прежде всего нужно напомнить о том, что еще в период вызревания проекта ВСМ Центр–Юг высказывались идеи о привлечении не только государственного, но и частного капитала. Еще более активно эти идеи стали обсуждаться в последующие годы.

Профессор МИИТа А.В. Болотин, с конца 1980-х годов целенаправленно изучавший вопросы, связанные с экономикой высокоскоростных магистралей, писал в начале 1994 г.: «Для финансирования и кредитования строительства высокоскоростной магистрали могут быть ис-

¹ Октябрьская магистраль. 1996. 15 февраля.

² Отчет Счетной палаты по проверке использования иностранных займов и кредитов, привлеченных под гарантии Правительства РФ для реконструкции, сохранения и развития исторического центра в г. Санкт-Петербурге в администрации г. Санкт-Петербурга, Фонде инвестиционных строительных проектов и РАО «Высокоскоростные магистрали» // Бюллетень счетной палаты РФ. 2002, № 3. www.ach.gov.ru/bulletins/2002/3-10.php

пользованы следующие основные источники: государственные средства в виде бюджетных ассигнований на безвозвратной или возвратной основе, собственные средства акционерного общества, полученные в результате эмиссии и продажи акций, облигаций и других ценных бумаг, средства, заимствованные в качестве кредитов от коммерческих банков, целевые иностранные денежные инвестиции, предоставленные под гарантийные обязательства». При этом Болотин указывал, что поскольку с учетом сложной экономической ситуации в стране рассчитывать на бюджетные ассигнования нельзя, то государственное участие в проекте помимо предоставления им прав на землепользование может быть выражено и в приобретении акций РАО ВСМ, а также в других формах работы с ценными бумагами, что активизирует процесс привлечения средств и из других источников. При этом ученый отмечал, что иметь всю сумму капитала к моменту начала строительства нет смысла, а следует формировать его частями, поэтапно, с получением возврата от уже введенных участков и продвигаясь таким образом все дальше и дальше¹.

Анатолий Зайцев характеризовал избранный метод следующим образом: «Мы понимали, что бюджет не сможет дать средств, потому что в те годы безденежье было уже полное. Поэтому мы считали, что надо действовать по принципу создания первой российской железной дороги Санкт-Петербург–Москва, когда правительство провело четыре внешних и два внутренних займа. То есть в нашем понимании схема должна быть такая: берется заем и на нем создается некий продукт, который должен быть капитализирован, и на этот продукт выпускаются уже ценные бумаги. Они привлекают деньги, и создается следующий продукт. Он опять капитализируется, опять выпускаются бумаги. И таким образом дорога должна была бы стать продуктом тех, у кого бумаги в руках. То есть она могла быть государственная, но по ценным бумагам надо платить. Только недавно у нас стали говорить о таком понятии как частно-государственное партнерство, а мы уже тогда понимали, как надо действовать. То есть государство должно быть только гарантом, а деньги-то идут не из бюджета, нет. Этот механизм был, по моему глубочайшему убеждению, совершенно дееспособен».

¹ Болотин А.В. Проблема инвестирования проекта строительства ВСМ Санкт-Петербург–Москва // Транспортное строительство. 1994. № 4.

Приведем также мнение Владимира Тулаева: «Эта схема была использована по той простой причине, что у государства не хватало возможностей наполнить ту долю, которая необходима была для поддержания его 51-процентного пакета акций. В бюджете не было средств, поэтому вынуждены были заимствовать так же, как государство в то время заимствовало на другие цели через ГКО и иные кредитные инструменты. В целом инвестиционная схема была абсолютно жизнеспособна и совершенно типична для мирового опыта. Другое дело, что такие инвестиции являются по своей природе долговременными, и когда мы акционеров привлекали, то говорили, что это не 3–5 лет, а вообще-то 12–15. Но в то время у нас в стране не было таких долгих денег, и никто не мог инвестировать в таком объеме. Применяя облигационный заем, мы даже не приблизились к той доле, которая была возможна ввиду 51% акций государства. Общая стоимость всей магистрали оценивалась в 7–8 млрд долларов. Возьмем от этой цифры половину — если бы мы имели 4 млрд долларов в уставном капитале, мы бы безусловно обеспечили строительство и функционирование этой дороги. Но случился дефолт, причем не по облигациям ВСМ, а по ГКО. И посмотрите на сегодняшний день, что делает в период кризиса во всем мире государство? В США, в самой капиталистической стране мира, оно покупает акции ипотечных компаний, банков, не дает упасть тому, в чем заинтересовано. Но, извините, заинтересованность в ВСМ российского государства с самого начала была продекларирована в уставных документах. Если бы случился дефолт даже только с ВСМ, то и тогда государство могло бы спокойно выкупить эти долги, рассчитаться с держателями облигаций и решить эту проблему так, как сегодня во всем мире ее решают. Поэтому нет никаких сомнений, что это была экономически, коммерчески абсолютно оправданная вещь. Нельзя забывать и то, что расчет делался на запуск в первую очередь тех участков, которые стали бы еще до окончания проекта давать прибыль, например, вокзально-коммерческих комплексов в Санкт-Петербурге и Москве. Какие были бы мощные доходы! Это был бы поток живых денег на реализацию проекта и расчета с держателями облигаций. Поезд «Сокол» также изготавливался таким образом, чтобы он мог ходить по существующим железным дорогам, то есть это опять-таки были бы продажи и деньги».

Валерий Саввов разделял такую оценку, говоря: «Система финансирования через облигационные займы была очень жизнеспособна. Более

того, на этом проекте Минфин отрабатывал новые технологии, и может, благодаря этому проекту возникло такое для нашей страны ноу-хау. Но дефолт просто обрубил этот механизм, потому что обязательства стало выполнять невозможно».

3

Как же в действительности выглядела схема финансирования ВСМ Санкт-Петербург–Москва по сравнению с мировым опытом? Каким образом финансировались подобные стройки в других странах? По-разному. В Японии, например, ситуация была следующая.

Еще в конце 1930-х годов здесь появилась идея строительства между городами Токио и Осака параллельно существующей двухпутной железной дороги шириной 1067 мм новой электрифицированной линии нормальной (1435 мм) колеи под скорость порядка 200 км в час. Война помешала выполнить эти планы, но в середине 1950-х годов оживление экономики, рост потребности в грузовых и пассажирских перевозках вновь поставили на повестку дня вопрос о необходимости совершенствования транспортной системы Японии, прежде всего на Восточном побережье о. Хонсю. Здесь действовала электрифицированная дорога Токио–Нагоя–Осака, по которой осуществлялось около четверти общего объема пассажирских перевозок Национальных железных дорог Японии (JNR), находящихся в этот период в собственности государства. Ежедневно в обращении находилось около 120 пар пассажирских и 80 пар грузовых поездов, не считая пригородных.

В 1957 г. правительство учредило комиссию при Министерстве транспорта, которая рассмотрела разные варианты усиления провозной способности данного транспортного коридора, включая усиление существующей линии и развитие других видов транспорта. Также был предложен проект строительства новой Высокоскоростной железнодорожной магистрали, который встретил значительное сопротивление среди консерваторов-железнодорожников, а также автомобильного и авиационного лобби.

Однако в руководстве железных дорог Японии сформировалась группа убежденных сторонников проекта во главе с президентом JNR Синдзи Сого и вице-президентом — главным инженером Хидео Сима.

Также значительна была роль министра финансов Эйсаку Сато (впоследствии премьер-министр Японии, лауреат Нобелевской премии мира).

В июле 1958 г. Министерство транспорта представило в парламент проект новой ВСМ, рассчитанной на скорость 210 км в час. В следующем году была утверждена смета на строительство дороги в размере 200 млрд иен за счет бюджета JNR со сроком строительства 5 лет. Немаловажным фактором при этом явились Олимпийские игры, которые должны были пройти в Японии осенью 1964 г. Важно отметить, что при этом Национальные железные дороги получили под гарантии государства заем Мирового банка в размере 80 млн долларов США (ок. 28 млрд иен). Эти средства образовали рабочий резервный фонд, который был призван постоянно страховать финансирование строительных работ от возможных перебоев вследствие изменения политики правительства или других причин.

Строительство началось в апреле 1959 года. А в середине 1963 года, когда уже была построена большая часть новой дороги, руководство JNR представило уточненную смету, которая теперь составила 380 млрд иен. (Скорее всего, изначальная стоимость была сознательно занижена.) Это вызвало скандал, после которого Сого и Сима ушли в отставку. Но правительство и парламент все-таки изыскали недостающие средства, и работы были завершены в срок, в октябре 1964 г. Построенная дорога получила название Новая линия Токайдо. К этому же времени были изготовлены и японские высокоскоростные электропоезда первого поколения.

Несмотря на скандальное почти двукратное превышение сметы, в целом общественное мнение вокруг строительства ввиду его технической, социальной и экологической прогрессивной сущности было положительным, и проект рассматривался как важнейшее достижение нации. В 1964 и 1965 гг. ВСМ принесла JNR убытки, однако начиная с 1966 года ее работа стала прибыльной. Затраты окупились в 1971 году, то есть на 7-й год эксплуатации. Сого и Сима не принимали участие в церемонии открытия, но по прошествии нескольких лет удостоились за этот проект высоких национальных почестей¹. Успех Новой линии Токайдо был так велик, что уже в 1970 г. в Японии был принят закон «О создании национальной сети «Синкансен» (то есть скоростных линий). В 1987 г.

¹ Киселев И. Первая высокоскоростная магистраль // Железные дороги мира. 2004. № 9.

Японские железные дороги были приватизированы, и первая высокоскоростная линия стала наиболее прибыльным активом частной компании JR Center.

То есть в Японии, когда строительство шло еще в эпоху национализированных железных дорог, естественно применялся в основном бюджетный способ финансирования, но уже с использованием страховочного займа. После приватизации железных дорог для строительства новых ВСМ в Японии стали применяться смешанные схемы с участием группы компаний JR, центрального правительства и региональных администраций¹.

Что касается Европы, то здесь история строительства первых высокоскоростных магистралей развивалась следующим образом. Как уже говорилось, в 1981 г. была введена в эксплуатацию линия Париж–Лион «Юго-Восток» протяженностью 410 км, рассчитанная на скорость 300 км в час. В 1989 г. за ней последовала линия «Атлантик», соединявшая Париж с Атлантическим побережьем и способная пропускать поезда со скоростью 350 км в час, а в 1993 г. построили дорогу «Север» в направлении к Бельгии и к тоннелю под Ламаншем. При этом, если в Японии колея линий Синкансен (1435 мм) отличалась от общей (1067 мм), то во Франции она являлась одинаковой, поэтому высокоскоростные поезда здесь могли курсировать не только по высокоскоростным, но и по обычным линиям (часто реконструированным) и таким образом расширять полигон ускоренного движения. (Точно также и в России поезда, например, Санкт-Петербург–Адлер могли идти до Москвы по ВСМ, а далее уже по обычной линии.)

В Германии эпоха высокоскоростного движения началась в 1991 г. вводом в эксплуатацию новых линий Мангейм–Штутгарт (99 км) и Ганновер–Вюрцбург (326 км), работающих со скоростью 280 км в час. Осенью 1998 г. было открыто движение на реконструированной линии Ганновер–Берлин (263 км), включавшей участок высокоскоростного движения длиной 170 км. В Испании первая ВСМ Мадрид–Севилья была построена в 1992 г. (471 км) под скорость 250 км в час. В Италии в 1992 г. была сдана в эксплуатацию линия Рим–Флоренция (236 км), рассчитанная на скорость 250 км в час. В 1994 году была введена в эксплуатацию линия Лондон–Париж с тоннелем под Ламаншем, где поезда

¹ Конкуренция железнодорожного и воздушного транспорта // Железные дороги мира. 1999. № 6.

Евростар двигались на континентальной французской части дороги со скоростью 300 км в час. В 1997 г. в Бельгии была построена первая ВСМ от Брюсселя к границе с Францией, рассчитанная на скорость 300–350 км в час¹.

В дальнейшем строительство ВСМ шло достаточно высокими темпами. Если в период 1964–1994 гг. ежегодные темпы прироста высокоскоростных линий составляли около 100 км, то в следующее десятилетие в мире строилось уже порядка 350 км в год. (В то время как общая длина железных дорог в последние десятилетия неуклонно сокращалась.) Сегодня общая длина ВСМ в мире уже превышает 9 тыс. км. При этом лидером по объемам высокоскоростных перевозок являются Японские магистрали (47% от всего мирового пассажиропотока ВСМ), далее идут Франция (27%), Германия (12%), Италия (5%), Республика Корея (3,5%), Испания (1,7%), Швеция (1,5%). Кроме перечисленных стран, небольшие линии ВСМ имеются в Великобритании, Норвегии, США, на Тайване. Проектирование или строительство ведется в Австралии, Бразилии, Индии, Китае, Португалии, ЮАР и... конечно, в России².

4

В целом же за рубежом, начиная с 1980-х годов, применялись самые разные инвестиционные схемы строительства ВСМ с участием как государственного, так и частного капитала. При этом использование прямого государственного участия в строительстве инфраструктурных и иных объектов стали называть государственно-частным партнерством, однако здесь есть и особые мнения. Так, например, помощник Президен-

¹ Подробнее см.: Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт. С. 189–223; Сотников Е.А., Киселев И.П. Высокоскоростные железные дороги. СПб., 2001; Сотников Е. Мировой опыт создания ВСМ // Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск; Киселев И.П. Состояние и перспективы развития высокоскоростных железнодорожных сообщений // Железнодорожный транспорт. 2003. № 6, 7; Киселев И.П. Прогресс высокоскоростного железнодорожного движения // Железнодорожный транспорт. 2006, № 5, 6, 8; Киселев И. Перспективы высоких скоростей // Мир транспорта. 2007. №3; Рейтинг высокоскоростных сообщений // Железные дороги мира. 2002. № 1; Линии Токайдо Синкансен — 40 лет // Железные дороги мира. 2004. № 11.

² Киселев И. Прогресс высокоскоростного железнодорожного движения // Железнодорожный транспорт. 2006. № 5; Киселев И.П. Время строить ВСМ // Транспортное строительство. 2007. № 1.

та РФ Аркадий Дворкович еще в бытность руководителем Экспертного управления администрации Президента говорил: «Я вообще не понимаю, что значит государственно-частное партнерство. Понятно, когда государство создает условия для реализации какой-то цели, а бизнес ее реализует. А партнерами они быть не могут, поскольку государство не должно преследовать бизнес-цели. По ряду транспортных проектов, тех, которые быстро окупаются, участие государства и не нужно, бизнес может справиться сам»¹.

Так или иначе, но при строительстве ВСМ, например, в Германии и Испании применялось преимущественно прямое государственное финансирование, а во Франции и Италии — смешанный капитал с большей долей частного. При этом государство создавало законодательные условия для отвода земель под строительство, предоставляло гарантии для получения займов, признавало строящиеся ВСМ объектами национального значения и т. д.² Также в США, например, применялись налоговые скидки для перевозчика Amtrak и предоставление большей свободы в расходовании своих средств³. В Нидерландах при строительстве ВСМ был принят подход разделения функций и рисков между государственным и частным секторами⁴. Тоннель под Ламаншем строился по очень сложной инвестиционной схеме, когда в кредитном финансировании участвовали около 200 банков, из них 23% японские, 18% французские, 9,3% английские и др.⁵ Также с помощью международных консорциумов, аккумулировавших смешанный капитал, финансировались общеевропейские высокоскоростные проекты Thalys, Rhexys, линия Париж–Брюссель–Кельн/Амстердам и др.

При этом нужно учитывать, что если в рыночной системе государство непосредственно финансирует стройку, то это делается на возвратной основе (в разных формах), и поэтому главный вопрос здесь заключается в цене заемных денег, продолжительности сроков отдачи, возможности сопутствующих инструментов и т. д., а не в том, чтобы сполна получить дармовые ресурсы и «освоить» их в духе откатов и распилов.

¹ Гудок. 2006. 7 апреля.

² Скоростной и высокоскоростной... С. 159.

³ Высокоскоростные пассажирские сообщения в Северо-Восточном коридоре США // Железные дороги мира. 2000. № 1.

⁴ Новый подход к финансированию строительства ВСМ // Железные дороги мира. 1999. № 6.

⁵ Гудок. 1994. 29 января.

(Хотя, конечно, возможны и чистые государственные субсидии, эффективность которых, впрочем, является предметом более чем спорным.)

В связи с этим, когда Геннадий Фадеев говорил после 1992 года, что средств в бюджете России нет, а следовательно, и разговор про ВСМ неактуален, он мыслил категориями уже ушедшей эпохи. Более того, целый ряд специалистов считает, что для экономики инфраструктурных проектов частное финансирование много лучше, поскольку оно заставляет во всех звеньях проектировочных и строительных работ изыскивать более эффективные и рациональные подходы. Так, генеральный директор Ленгипротранса Владимир Чернаков, например, говорил автору: «Понимаете, частный капитал приучает нас к минимизации потерь в проектных решениях. Бюджет контролирует эту ситуацию в меньшей степени. В целом же для самоорганизации, для формирования рациональных подходов работать надо обязательно и с теми, и с другими. Ведь с бюджетом порой происходят странные вещи, когда нам говорят: и что же, вы на этом экономить будете? Бросьте! А частный капитал говорит так: а давайте-ка экономить на всем. И я думаю, что бизнесмены вскоре придут к тому, чтобы проектировщик был и материально заинтересован в большей экономичности своих решений. Ведь на самом деле имеется достаточно большой набор вещей, где проектант может сократить будущие расходы заказчика. Это и применение новых технологий, и более качественная трассировка, и более взвешенная позиция по всевозможным допускам и т. д. При этом завязать мотивацию проектировщика на конечный результат может позволить себе только частный заказчик. Государство устроено по-другому: ему нужно просто освоить бюджет»¹.

Итак, в целом следует признать, что созданный для ВСМ в середине 1990-х годов основной инвестиционный инструментарий являлся сам по себе вполне жизнеспособным и типичным механизмом для мировой практики. В связи с этим вполне уместно привести информацию, опубликованную в 2008 году, то есть спустя 10 лет после краха того самого механизма. «Во время визита в Санкт-Петербург премьер-министр РФ Владимир Путин провел совещание, посвященное развитию железнодорожного транспорта России. <...> В. Путин предложил ОАО РЖД организовать в следующем году выпуск облигаций на сумму 150 млрд руб. (\$5,7 млрд), необходимых, по его словам, для реализации инвест-

¹ Беседа состоялась в 2008 г.

программ и рефинансирования задолженностей компании. Он также не исключил возможности прямых бюджетных вливаний в уставный капитал ОАО РЖД, что также может потребоваться для поддержки инвестиционного потенциала отрасли и реализации уже идущих программ»¹.

А ведь РАО ВСМ о «бюджетных вливаниях» даже и не мечтало. При этом облигационные займы испытывало на себе первое. И, по всей вероятности, не напрасно.

В марте 2009 г. было объявлено о начале размещения ОАО РЖД так называемых инфраструктурных облигаций на сумму 100 млрд руб. — 3 млрд долларов по текущему курсу².

¹ Гудок. 2008. 29 декабря.

² Гудок. 2009. 3 апреля.

Глава V

ТЭО заказывали?

Железнодорожная магистраль имеет своей целью учреждение быстрого сообщения, и поэтому должна прокладываться по кратчайшему направлению.

*Павел Мельников,
российский министр путей сообщения*

Нету ничего опаснее, как захотеть на все сделать регламенты.

Екатерина II, российская императрица

Многие каждый шиллинг в чужом кармане воспринимают как личное оскорбление.

О'Генри, американский писатель

1

19 октября 1992 года Государственная научно-техническая программа «Высокоскоростной экологически чистый транспорт» (которая, напомним, имела ранее общесоюзный уровень) была утверждена Приказом Министерства науки, высшей школы и технической политики Российской Федерации № 1094 и стала таким образом легитимной в условиях после распада СССР. Изменения произошли в части выбора направления для первой ВСМ, и в качестве таковой теперь рассматривалась только линия Санкт-Петербург–Москва.

Прежде всего нужно было разработать и защитить в многочисленных комиссиях и экспертизах технико-экономическое обоснование проекта, или ТЭО, заказчиком которого теперь уже выступало РАО ВСМ. Начальный вариант (ТЭО-92, главный инженер проекта К.А. Кочетков) был разработан и представлен Ленгипротрансом в 1992 году¹. Летом его

¹ Как указано в материалах ТЭО, общее методологическое руководство его разработкой осуществлялось ВНИИЖТом. В разработке ТЭО и его последующей корректировке также участвовали ЦНИИС, ЛИИЖТ, МИИТ, ГТСС, Гипротранс-ТЭИ, Интеринвестпроект, Ленгипрогор, ЛенНИПИгенплан, Мосгипротранс, НПО «Ника», Ленгипротрансмост, ВНИИЖА, СЗО «Энергосетьпроект» и др.

рассмотрел и утвердил Наблюдательный совет РАО ВСМ. В августе–сентябре документ прошел экспертизу Экспертного совета при Президенте РФ (в состав которого, напомним, входил бывший министр путей сообщения СССР Иван Павловский). В протоколе № 17 от 8 сентября 1992 г. отмечались своевременность разработки проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва и его большая государственная значимость.

В 1992 году исследование под названием «Стратегические направления модернизации железнодорожного коридора Петербург–Москва» провела авторитетная французская компания железнодорожного проектирования и реализации проектов «Софрерай» (Sofrerail), участвовавшая в сооружении ВСМ во Франции и работавшая над таковыми в ряде других стран. Очень примечательно, что оно было позиционировано авторами следующим образом: «Представленное аналитическое исследование разработано в соответствии с действующими международными правилами и может использоваться заказчиками — РАО ВСМ в качестве экспертного заключения при работе с экономическими и кредитно-финансовыми организациями». То есть по принятой в мире практике эксперты отвечали за данные ими рекомендации перед банкирами и иными инвесторами. Для России это было в новинку. В итоге один из выводов «Софрерай» гласил: «Проведенными исследованиями было установлено, что наилучшим решением транспортной проблемы в данном регионе является создание специализированной высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали». При этом при расчете рентабельности эксперты брали цену билета 18,6 тыс. руб., в то время как на момент расчета цена билета в купейном вагоне составляла 15,5 тыс., в СВ — 31,3 тыс., в самолете — 50 тыс. руб. Срок окупаемости составлял при благоприятных условиях 10,7 года, при неблагоприятных — 13,3 года. Все расчеты велись по признанным мировым методикам¹.

Первый публичный доклад по данному исследованию был сделан на Конференции по организации скоростного движения на линии Санкт-Петербург–Москва и перспективах его развития на железных дорогах России, прошедшей 11 января 1993 г. в ЛИИЖТе. Попутно следует отметить, что этому форуму было направлено приветствие Совета Министров РФ, где в частности говорилось: «Строительство ВСМ получило во многих развитых странах мира широкий размах. По этому пути

должны пойти и мы, используя накопленный потенциал транспортной науки и мощный оборонный комплекс, обязаны привлечь к этой благородной миссии возможности рыночной экономики»¹. В то же время интересно отметить, что приветствие подписал не премьер Виктор Черномырдин, а его заместитель Георгий Хижа.

30 июля 1993 года РАО ВСМ устроило торжественную закладку первого железнодорожного моста через р. Кузьминку на 18-м км трассы ВСМ. В свайное основание берегового устоя была заложена памятная закладная доска с надписью: «На этом месте начались работы по сооружению первой в России высокоскоростной специализированной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва, возводимой в соответствии с указом Президента Российской Федерации от 13 сентября 1991 года». Здесь же был установлен памятный знак, выполненный в виде стилизованного километрового столба из красного гранита².

Важнейшим этапом дальнейшего прохождения проекта было рассмотрение его Государственной вневедомственной экспертизой России (Главгосэкспертиза). В итоговом протоколе № 2 от 25 февраля 1994 г., в частности, было отмечено, что создание ВСМ Санкт-Петербург–Москва является актуальным и предусматривает решение важной социальной задачи транспортного обеспечения населения. Также указывалось, что этот новый вид транспорта обеспечивает существенную экономию времени и повышение комфортности для пассажиров, экологическую защищенность территорий, экономическую эффективность перевозок и является высококонкурентоспособным с другими видами транспорта. Эксперты констатировали, что выработанные технические решения в основном соответствуют мировому уровню, ТЭО предусматривает решение социальных и экологических задач и содержит расчеты экономической эффективности строительства и эксплуатации ВСМ.

В итоге Главэкспертиза постановила: «1. Согласиться с выводами ТЭО о необходимости строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва с электроподвижным составом нового поколения, обеспечивающей решение на современном уровне важных социальных, экологических и экономических задач в регионе. 2. Одобрить рекомендуемую трассу магистрали по Новгородскому ва-

¹ Октябрьская магистраль. 1993. 14 января.

² Высокоскоростная магистраль Санкт-Петербург–Москва: строительство начато // Железнодорожный транспорт. 1993. № 11.

¹ Прокудин И. Эксперты готовы подписаться кровью // Октябрьская магистраль. 1994. 22 июля.

рианту. <...> 3. Согласиться с принципиальными техническими решениями ТЭО по основным конструктивным элементам ВСМ». Также экспертиза сочла целесообразным строить ВСМ поэтапно и сначала создать экспериментальный участок для отработки конструкций и технологий строительства. Наряду с этим, экспертиза, отметив ряд не в полной мере решенных вопросов, рекомендовала РАО ВСМ дополнить ТЭО материалами новых разработок, обоснований и согласований, полученных в период с 1992 г. При дальнейшем проектировании и строительстве магистрали предписывалось учесть замечания и предложения, изложенные в Заключение Главгосэкспертизы России¹.

Также в 1994 году ТЭО рассматривала Государственная экспертная комиссия Минэкономики РФ, в состав которой входило 9 академиков, 11 докторов наук, 12 кандидатов наук, 12 инженеров. 20 апреля 1994 г. было выдано итоговое положительное постановление с рекомендациями по доработке проекта. В частности, в решении указывалось: «Одобрить заключение экспертной подкомиссии <...> и согласиться с положениями ТЭО, квалифицирующими создание высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва как актуальную народнохозяйственную проблему, имеющую важное значение для улучшения транспортного обслуживания народного хозяйства и населения, ускорения научно-технического прогресса на транспорте и в транспортном машиностроении, развития туризма, деловых, научно-технических и культурных связей между важнейшими административными и хозяйственными центрами страны. <...> Согласиться с Новгородским вариантом трассы ВСМ. <...> Одобрить в основном концепцию конструкций постоянных устройств ВСМ и высокоскоростного подвижного состава. <...> Считать целесообразным осуществлять в первоочередном порядке строительство в ближайшее время экспериментального участка». Наряду с этим экспертиза сделала целый ряд замечаний, предложив проработать более подробно некоторые вопросы экономического, экологического и технического характера и обеспечить реализацию замечаний в процессе дальнейшей работы по проекту ВСМ².

¹ Протокол заседания Совета государственной вневедомственной экспертизы Главгосэкспертизы России № 2 от 25 февраля 1994 г. // Паспорт ТЭО-95. С. 185–190; Скоростной и высокоскоростной... С. 127; Октябрьская магистраль. 1994. 22 июля.

² Постановление Государственной экспертной комиссии Минэкономики России № 6 от 20 апреля 1994 // Паспорт ТЭО-95. С. 191–200; История Ленгипротранса. Т. 1. С. 147.

Все дополнительные требования государственных экспертиз были рассмотрены подрядчиком и заказчиком, в результате чего появилось ТЭО-95, выполненное под руководством главного инженера проекта Льва Данильчика, который с 1994 года оставил пост директора Ленгипротранса и сосредоточился на проекте ВСМ.

2

Что же представляла собой запроектированная магистраль¹? Это была двухпутная, электрифицированная на переменном токе 2×25 кВ железнодорожная линия эксплуатационной длиной² 659,1 км, шириной колеи 1520 мм. Маршрутная скорость движения поездов была определена 220–260 км в час с максимальной эксплуатационной скоростью 300 км в час, а расчетной — 350 км в час. В пределах пригородных зон скорость предусматривалась до 200 км в час. Движение поездов намечалось с 6 до 24 часов. Примерный график предполагал отправку экспрессов с конечных пунктов утром (с 6 до 9 часов) и вечером (с 18 до 21 часа) с интервалом через 15 мин., а в период с 9 до 18 часов — через 1–2 часа. Время в пути без остановок должно было составлять 2,5 часа, со всеми остановками и заездом в Новгород — до 4 часов. Ночное время предполагалось использовать для ремонтных и хозяйственных работ.

Помимо двух многофункциональных вокзальных комплексов в конечных пунктах предусматривалось 2 станции с ремонтной базой — Мельниково (на расстоянии 30 км от Новгорода, названа в честь первого министра путей сообщения П.П. Мельникова) и Новая Тверь, 8 промежуточных станций — Жаровская, Обухово-II, Крестцы, Валдай-Скоростная, Граничная, Садва, Логовежь, Высоково (пригород Клина). Также

¹ Далее параметры ВСМ Санкт-Петербург–Москва даны согласно: Акционерное общество по изысканиям и проектированию объектов транспортного строительства Ленгипротранс. Высокоскоростная специализированная пассажирская магистраль (ВСМ) Санкт-Петербург–Москва. Техничко-экономическое обоснование. Паспорт. Корректирующая пояснительная записка. СПб., 1995. (Далее — Паспорт ТЭО-95.)

² Данные по протяженности линии в разных источниках несколько отличаются. 659,1 км — такая цифра указана в технико-экономических показателях ТЭО проекта (Паспорт ТЭО-95, с. 156).

планировалось устроить 19 диспетчерских постов, пассажирскую техническую станцию (депо электроподвижного состава) и парк отстоя поездов в Москве.

Для миграции диких животных были запланированы площадки над выемками и под мостами, а также водопропускные трубы для мелких животных. В районе Валдая предусматривалось прохождение трассы на эстакаде с рекультивацией поврежденных ранее хозяйственной деятельностью участков. Поезда должны были оборудоваться туалетами вакуумного типа с очисткой на конечных станциях.

Для технологических нужд в период строительства и эксплуатации ВСМ, а также для связей между примыкающими районами планировалась прокладка притрассовой автомобильной дороги с твердым покрытием. Пересечения магистрали с другими коммуникациями, а именно с железными и автомобильными дорогами, пешеходными переходами, скотопрогонами, путями миграции диких животных — были намечены только в разных уровнях. Для безопасности на всем протяжении трассы было предусмотрено ее ограждение с сигнализацией целостности в особо ответственных местах. На ряде участков планировалось сооружение шумозащитных экранов.

Вход трассы в конечные станции был решен самостоятельными путями, прилегающими к существующим. Первоначально для Санкт-Петербурга рассматривалось 5 вариантов размещения конечной станции и высокоскоростного вокзала: в районе Московского и Варшавского вокзалов, станций Дача Долгорукова, Купчино, рядом с Южной ТЭЦ. При окончательном выборе принимались в расчет такие факторы как объем капвложений, удобство с точки зрения транспортной доступности, увязка с Генпланом развития города и др. В результате решили избрать район рядом с Московским вокзалом на территории, которая еще с царских времен планировалась под развитие железнодорожной станции Санкт-Петербург–Главный, а поэтому здесь никогда не строили архитектурных достопримечательностей. Также вход в город с запада от Московского вокзала позволял впоследствии продолжить линию под землей и под Невой и далее выйти на Финляндское направление, что было очень ценно для организации высокоскоростного сообщения между Москвой и Хельсинки.

От станции Санкт-Петербург железнодорожные пути ВСМ на протяжении 13 км согласно проекту шли на общем полотне с путями Октябрьской дороги. Сразу же за путепроводной развязкой в районе

станции Обухово трасса должна была идти по собственному земляному полотну в направлении Новгорода.

В Москве рассматривалось также несколько вариантов строительства конечной станции: в районе Петровско-Разумовского, Ленинградского и Рижского вокзалов, а также вблизи от строящегося делового центра «Сити» на набережной реки Москвы. Последний вариант очень импонировал мэру Юрию Лужкову и он долгое время на нем настаивал. Однако после оценки всех «за» и «против» решили остановиться на Рижском вокзале, что и было официально принято на Градостроительном совете г. Москвы в 1997 г.

Важнейшее значение имел выбор варианта прокладки самой трассы. Еще на стадии технико-экономических соображений (ТЭС) Ленгипротрансом были протрассированы 5 вариантов дороги: Западный, Восточный, Комбинированный, Дальний и Новгородский. В 1990 году для разработки ТЭО на эталонных участках трассы (410 км) были проведены рекогносцировочные изыскания, в которых принимали участие 10 изыскательских партий.

В 1991 году по выбранному на основании лучших технико-экономических показателей Новгородскому варианту были проведены изыскания под рабочий проект на участке опытно-промышленной эксплуатации Санкт-Петербург–район Новгорода (всего 53 км). В 1993 г. были закончены изыскания для подготовки рабочей документации на участке 0–151 км трассы Новгородского варианта. В 1994 г. Ленгипротранс приступил к работам по установлению границ полосы отвода на всем протяжении ВСМ. Они были выполнены за исключением участка в пределах Валдайского района¹.

Почему был избран именно Новгородский вариант ВСМ с прохождением по Валдайскому национальному парку? Ведь кроме него первоначально как реальные претенденты рассматривались также варианты Западный (между Новгородским и действующей железнодорожной линией) и Комбинированный, который шел сначала в коридоре Западного, а между Угловкой и Бологое пересекал действующую линию

¹ Помимо сотрудников Ленгипротранса в дело выбора трассы пытались внести свой вклад и независимые специалисты. Так, доцент МИИТа А.В. Болотин выдвигал 2 варианта прохождения линии: вдоль существующей железной дороги и с непосредственным заходом в Новгород (Болотин А.В. Проблемы выбора варианта трассы и параметров ВСМ Москва–Ленинград // Транспортное строительство. 1991. № 7).

и далее проходил с востока от нее. Надо констатировать, что при выборе из этих направлений учитывалась вся совокупность существенных факторов: протяженность, наличие населенных пунктов и особо ценных территорий, минимизация земляных работ и количества искусственных сооружений, экономический эффект от эксплуатации, социальные вопросы и др.

Как указывали авторы ТЭО, в процессе согласования трассы с землевладельцами и местными органами власти, а также по опросам населения Новгородский вариант получил значительно более высокий рейтинг, чем Западный и тем более Комбинированный. При этом администрации Тверской и Московской областей категорически возражали против строительства ВСМ по Комбинированному направлению, а руководство Новгородской области выступало только за Новгородский вариант, как наиболее полно отвечающий условиям развития региона и включающий г. Новгород в сферу ВСМ, ибо этот старейший русский город в свое время весьма пострадал как раз от того, что железная дорога между столицами обошла его стороной. В целом с технической, экономической, социальной, культурной, рекреационной и иных позиций Новгородский вариант явно выигрывал, что и было подтверждено проведенными в 1992–1994 гг. государственными экспертизами. Относительно же экологического аспекта проектировщики указывали, что благодаря техническим решениям при пересечении Валдайского государственного национального парка он наносит ему не больший ущерб, чем Западный вариант.

Автор обращался к Данильчику с просьбой дать свои комментарии по поводу выбора трассы, и тот особо обратил внимание на следующий аспект: «Входы ВСМ в Москву и Санкт-Петербург можно было сделать только с западной стороны от Московского и Ленинградского вокзалов, иначе не было никакой возможности проложить пути. И если саму линию строить восточнее существующей, то нужно было делать два их пересечения. Мы посчитали, что это с технической точки зрения нецелесообразно, к тому же никаких выгод по другим параметрам альтернативные варианты не давали. А что касается Валдайского парка, то там же раньше располагалась ракетная воинская часть, которую ликвидировали в годы перестройки, оставив большое количество земли, практически непригодной для жизни. И мы ее собирались как раз рекультивировать, облагораживать, поэтому не думали, что встретим такое сопротивление».

А вот как комментировал этот вопрос Владимир Тулаев: «Это был результат анализа всех возможных вариантов, где было очень много составляющих. Здесь надо было смотреть с точки зрения экономической — насколько затратно при строительстве и выгодно при эксплуатации; с точки зрения географической — что там нужно преодолевать, какие естественные преграды; с точки зрения социальной — какие есть населенные пункты и что с ними делать; с точки зрения взаимодействия со всей транспортной и иной инфраструктурой и т. д. Выбор трассы — это всегда такие вопросы, которые не имеют простых ответов. Это — результат научно-технической работы проектантов, которые в том числе опирались и на опыт французских строителей, потому что изначально у нас был налажен очень тесный контакт с фирмой «Софрерай». Поэтому выбор Новгородского варианта — это абсолютно обоснованный путь реализации проекта. Я лично на тысячу процентов убежден, что это — наилучший вариант во всех отношениях. В том числе в вопросе воздействия на окружающую среду. И в этом смысле Валдайский парк — это абсолютно надуманная проблема. Абсолютно! Кроме того, ведь с восточной стороны действующей линии ситуация была ничуть не лучше, а наоборот, во всех других отношениях еще хуже». (О валдайском вопросе подробно см. главу «Вам куда? Мне в противоположную...».)

При строительстве дороги предполагалось использовать термоупрочненные рельсы типа Р65 с повышенной твердостью поверхности катания, которые сваривались в плети длиной вплоть до нескольких сот км и даже неограниченной длины. На всем протяжении главных путей предусматривались железобетонные шпалы. Мосты должны были обеспечивать регулярное движение пассажирских поездов с максимальной скоростью 350 км в час. При проектировании искусственных сооружений намечено было предъявлять повышенные архитектурно-эстетические требования.

Управление движением высокоскоростных поездов предусматривалось в режиме автоведения с возможностью перехода на ручное управление. Диспетчерский центр управления (ДЦУ) планировалось расположить в Санкт-Петербурге. Управление движением поездов на перегонах предусматривалось с помощью двухпутной двухсторонней системы интервального регулирования (автоблокировки) без проходных светофоров. В качестве основного средства сигнализации была избрана многозначная автоматическая локомотивная сигнализация непрерывного действия (АЛСН). Для проверки работы всех систем каждое утро

перед открытием движения планировалось пропускать специальный инспекционный поезд без пассажиров со скоростью 160 км в час¹.

Реализация максимальных скоростей до 350 км в час требовала применения радиуса кривых в плане не менее 7 тыс. км, а уклонов в профиле до 24‰. Величина упругой осадки насыпи под проходящим поездом не должна была превышать 1,5 мм. Кабели в лотках необходимо было размещать на основной площадке земляного полотна. В связи с этим, а также вследствие увеличения междупутья до 4,8 м ширина земляного полотна увеличивалась до 13,8 м. Принципиально новые методики нужно было использовать при расчете прочности искусственных сооружений.

Продолжительность строительства ВСМ была определена вначале в 6 лет, включая подготовительный период. Оправдан ли был такой сжатый срок? По этому поводу Валерий Саввов писал следующее: «Строительству ВСМ в Японии, Франции и Германии предшествовал огромный объем научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, затраты на которые исчисляются многими миллиардами долларов. Повторение этих исследований в нашей стране неоправданно. <...> Поэтому следует умело сочетать закупку новейших транспортных высокоскоростных технологий, подтвержденных на практике многолетним опытом эксплуатации, с использованием потенциала конверсионных предприятий для выпуска новой техники. <...> Международный опыт хорошо подтверждает возможность быстрого создания ВСМ на основе закупки отработанных технологий. С учетом опыта других стран в Испании высокоскоростная магистраль Мадрид–Севилья протяженностью 471 км была построена всего за три года (1989–1992) с темпом строительства 175 км в год»².

3

Особое значение имела экономическая составляющая ТЭО. Рентабелен ли вообще был этот проект? Окупаем ли? Была ли в нем здоровая бизнес-основа? Ведь даже уже в 2009 г., например, такой сторонник высокоскоростных магистралей как Нигматжан Исингарин на вопрос:

¹ Подробнее о технических аспектах ВСМ см.: Скоростной и высокоскоростной... С. 125–142; Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск.

² Саввов В. Магистраль XXI века // Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск.

«Нет ли планов строительства ВСМ в Казахстане?», ответил автору следующим образом: «У нас, действительно, есть желающие подискутировать на эту тему. Могут, к примеру, написать, что хорошо бы Алматы и Астану связать высокоскоростной самостоятельной магистралью. Даже предлагают через озеро Балхаш на опорах пройти. Однако все это несерьезно. У нас в Алматы и Астане в сумме население чуть более 2 млн человек, ну присоединить еще Караганду — это получается на протяжении 1200 км 3 млн человек. Между Москвой и Санкт-Петербургом расстояние около 600 км, но жителей примерно 20 млн человек, и то отдельные эксперты считают, что этого недостаточно для соединения этих городов высокоскоростной магистралью. Какая самостоятельная высокоскоростная магистраль в Казахстане на 2–3 пары пассажирских поездов? Сегодня между Алматы и Астана ежедневно ходит скоростной поезд “Тальго”, он преодолевает это расстояние за 12 часов, и это прекрасно, и этого достаточно. Сделать многомиллиардные затраты на то, чтобы две пары поездов пустить между двумя крупными городами — это только фантазии. Наша задача создать условия для скоростных поездов в 120–140–160 км в час на действующих железнодорожных путях. Вот когда в Казахстане будет жить 100 млн человек вместо нынешних 16, тогда, по-видимому, без высокоскоростных магистралей не обойтись. Я думаю, что мы должны жить по средствам, учитывая реалии, делать то, что нужно и возможно и без таких абсурдных проектов».

В рамках общих дискуссий по экономике проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва также всегда было много споров, и центральными в этом смысле были вопросы цены на билет и предполагаемых пассажиропотоков. Что касается стоимости билета, то здесь хотя ТЭО и оперировало вполне конкретными цифрами, но в связи с большой инфляцией в 1990-е годы они менялись и сегодня сами по себе мало что могут сказать. Так, в ТЭО-95, где анализировалась ситуация 1994 года, цена билета была обозначена в 78 тыс. руб.¹ Учитывая, что курс доллара составлял тогда 2000 руб., это получалось около 40 долларов. Также нередко в комментариях РАО ВСМ звучала ориентировочная цифра 50 долларов. При этом большее представление дают относительные размеры предполагаемых цен, пределы шкалы которых определялись как непременно ниже стоимости билета эконом-класса самолета

¹ Паспорт ТЭО-95. С. 171.

и несколько выше купе ночного поезда действующей линии. Это естественно, ибо ВСМ должна была функционировать в условиях рынка, конкурируя с авиационным, автомобильным и обычным (ночным) железнодорожным транспортом, а поэтому ценообразование на ней могло быть только свободным, гибким и зависеть от спроса. В ТЭО именно так и указывалось: «Цена должна устанавливаться с учетом платежеспособного спроса потенциальных пассажиров, по поводу которого для уровня 2005 г. и последующей перспективы нет однозначных количественных оценок»¹.

В этом смысле независимыми от РАО ВСМ экономистами также делался целый ряд расчетов и прогнозов. Например, в работе О.Ф. Мирошниченко (ВНИИЖТ) «Социально-экономическая эффективность ВСМ Санкт-Петербург–Москва» указывалось, что согласно проведенным исследованиям, конкурентоспособная цена перевозки пассажиров по проектируемой магистрали определяется на уровне средней цены проезда по существующей линии, повышенной на 20–25%².

Однако в связи с этим возникал вопрос, на какие все-таки пассажиропотоки можно примерно рассчитывать, составляя бизнес-план проекта? Точка зрения противников ВСМ всегда была на этот счет однозначной: население очень бедное, никто за 50 долларов, а уж тем более выше, из Петербурга в Москву не поедет, и все это никогда не окупится.

По этому поводу на японских и западноевропейских ВСМ после нескольких лет их работы были получены следующие выводы. Прежде всего, очень важный момент заключался в том, что возникая и начиная свою работу, высокоскоростные магистрали всегда стимулировали рост пассажиропотока на данном направлении вообще и забирали на себя значительную его часть с других видов транспорта в частности. Так, вскоре после открытия в 1964 г. линии Токио–Осака воздушное сообщение здесь полностью прекратилось, и весь пассажиропоток перешел на ВСМ. Аналогичная картина наблюдалась и после запуска в 1972 г. линии Осака–Хиросима. Число пассажиров, пользующихся железнодорожным транспортом между Парижем и юго-восточными районами Франции, за 1990-е годы увеличилось в 2 раза, в то время как на воздушных линиях почти вдвое уменьшилось. За 6 лет работы линии Мадрид–Севилья

¹ Паспорт ТЭО-95. С. 14.

² Мирошниченко О.Ф. Социально-экономическая эффективность ВСМ Санкт-Петербург–Москва // Железнодорожный транспорт. 1994. № 6.

пассажиропоток увеличился в 3 раза¹. Первый поезд Eurostar, введенный в эксплуатацию в 1994 г., за короткий срок забрал у воздушного транспорта 60% рынка пассажирских перевозок на направлении Лондон–Париж². Вскоре после пуска линии Париж–Брюссель пассажиропоток увеличился здесь также на 60%³.

При этом проявлялся интересный «лавинообразный» эффект, когда рост спроса на перевозки приводил к увеличению частоты следования поездов, а это в свою очередь также стимулировало дальнейший рост спроса. В результате появилась возможность перехода движения поездов на тактовый график, то есть с регулярными межпоездными интервалами (каждые полчаса, 15 мин., 10 мин. и т. д.), дифференцированными в разное время суток в зависимости от интенсивности перевозок. Это давало высокоскоростному железнодорожному транспорту крайне весомое преимущество, наряду с комфортом в поездке, возможностью передвигаться от центра к центру городов, минимумом формальностей, безопасностью, экологической чистотой и др.

Относительно конкурентоспособности ВСМ по сравнению с авиатранспортом были сделаны следующие наблюдения. На расстоянии до 500 км ВСМ имеет неоспоримое преимущество, занимая до 90% сегмента транспортного рынка, причем путешествия на поезде здесь могут преобладать и над поездками в личных автомобилях. Расстояние более 1000 км является нишей авиатранспорта. А между 500 и 1000 км идет интенсивная конкурентная борьба, и решающую роль здесь играет скорее не длительность перевозки, а набор и качество дополнительных услуг, а также способность гибко реагировать на изменение пассажиропотока (то есть попросту способность не заставлять пассажира стоять в тех или иных очередях)⁴. Согласно другим расчетам, высокоскоростной железнодорожный транспорт сохраняет лидирующее положение при поездках на расстояние до 750 км и находится на равных с воздушным при расстояниях порядка 900 км. Если же мар-

¹ Высокоскоростные железнодорожные сообщения: достижения и проблемы // Железные дороги мира. 2001. № 2.

² Будущее европейских высокоскоростных сообщений // Железные дороги мира. 2002. № 3.

³ Проблемы и перспективы высокоскоростных сообщений // Железные дороги мира. 1999. № 2.

⁴ Высокоскоростные железнодорожные сообщения: достижения и проблемы // Железные дороги мира. 2001. № 2.

шрут превышает 1000 км, то лидерство переходит от поезда к самолету¹. Также достаточно распространенной среди экспертов является констатация того, что высокоскоростные железнодорожные сообщения наиболее конкурентоспособны по отношению к другим видам транспорта на расстояниях порядка 600–700 км². Что касается конкретно Японии, то здесь в начале 2000-х годов была получена следующая статистика. На участке Токио–Нагоя (342 км, время в пути 1 час 38 мин.) — 100% рынка перевозок занимает железная дорога. На линии Токио–Осака (515 км, 2 ч. 30 м.) — 80%. А в транспортном коридоре Токио–Хиросима (821 км, 3 ч. 51 м.) — воздушные и высокоскоростные железнодорожные перевозки делят рынок ровно пополам³. В связи с этим отчетливо видно, что маршрут Санкт-Петербург–Москва располагается в очень благоприятной, если не идеальной, нише для создания здесь ВСМ.

При этом практика показала, что высокоскоростные линии являются рентабельными, когда пассажиропоток составляет несколько млн пассажиров в год. Так, на линиях Испании в конце 1990-х годов он насчитывал 4,7 млн человек. Поезда Thalys, курсировавшие между крупными городами Франции, Бельгии, Нидерландов и Германии, перевозили в начале 2000-х годов ежегодно 5,5 млн пассажиров. За первые пять лет работы линии Лондон–Париж было перевезено 34 млн человек, то есть в среднем чуть более 6 млн в год⁴.

Проектировщики ВСМ Санкт-Петербург–Москва в перспективе рассчитывали даже на большую величину. В частности, ТЭО оперировало следующими цифрами. Исходя из общих мировых и отечественных тенденций, транспортная подвижность населения, измеряемая количеством поездок в год на одного жителя (без пригородных), вырастет по самому пессимистическому варианту с 2,4 в 1988 г. до 2,9 в 2005 г. и до 3,5 в 2015 г. (Средний западноевропейский уровень в 1990 г. достиг величины 5,7.) На 2005 г. по пассажиропотокам делались следующие прогнозы (в одном направлении): Петербург–Мельниково (Новго-

род) — 6,3 млн чел., Мельниково–Валдай — 6 млн, Валдай–Н. Тверь — 6 млн, Н. Тверь–Москва — 7,4 млн. В целом на линии предусматривался в обозримой перспективе ежесуточный пассажиропоток в каждом направлении чуть более 20 тыс. чел., то есть 7,5 млн чел. в год¹.

Что говорили по этому поводу независимые эксперты? В период с 1995-го по 2000 год французской компанией Systra проводились комплексные маркетинговые исследования по определению перспективного пассажиропотока на ВСМ, которые показали, что процессы, влияющие в это время на спрос, в значительной мере не связаны с функционированием самой железной дороги. Основным фактором здесь выступает подвижность населения, которая в свою очередь определяется деловым, бытовым и досуговым взаимодействием населения региона и в частности двух мегаполисов, соединяемых линией. «К сожалению, мы не научились пока считать мультипликативные эффекты. Есть несколько методологий, одна из которых разработана Мировым банком. Исходя из нее, можно ожидать, что после начала эксплуатации ВСМ будет дан качественный скачок темпам социально-экономического роста Центрального и Северо-Западного регионов, где проживает 38% населения России и производится 40% ВВП», — комментировал впоследствии этот вопрос генеральный директор РАО ВСМ Владимир Воронин².

Между тем общая оценка эффективности проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва была выполнена проектировщиками применительно к требованиям, утвержденным в 1994 г. Минэкономики, Минфином, Госстроем и Госкомпромом в «Методических рекомендациях по оценке эффективности инвестиционных проектов и их отбору для финансирования». При этом развернутые расчеты были проведены АО «Интеринвестпроект» Международного фонда инвестиций и приватизации в работе «Оценка экономической эффективности проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва». В итоге стоимость проекта в ценах 1994 г. была определена в 6607 млн долларов США или 13 214 млрд руб. Доходы от деятельности ВСМ предусматривались по трем источникам: перевозка пассажиров (в первое время 1,2 млрд руб. в год с последующим ростом), сдача в аренду привокзальных земельных участков и

¹ Поезд или самолет: проблема выбора // Железные дороги мира. 1999. № 6.

² Развитие высокоскоростных сообщений на железных дорогах Западной Европы // Железные дороги мира. 2000. № 3.

³ Линии Токайдо Синкансен — 40 лет // Железные дороги мира. 2004. № 11.

⁴ Будущее европейских высокоскоростных сообщений // Железные дороги мира. 2002. № 3; Проблемы и перспективы высокоскоростных сообщений // Железные дороги мира. 1999. № 2.

¹ Паспорт ТЭО-95. С. 162.

² Лебедев А. Проект ВСМ Санкт-Петербург–Москва подтвердил право на жизнь: интервью с В. Ворониным // РЖД-Партнер. 2007. № 1–2.

площадей (20–40 млрд руб.), прочих видов коммерческой работы (10–30 млрд руб.). В целом делался следующий вывод: «Выполненными расчетами с построением денежных потоков (cash flow) установлено, что проект ВСМ при его реализации согласно основанным на материалах ТЭО предложениям характеризуется весьма благоприятными показателями общей народнохозяйственной экономической эффективности. Для принятого в расчетах диапазона вариантов инфляции внутренняя норма доходности будет находиться в пределах 11,5–17,5%, а сроки окупаемости капитальных вложений составят 8–9 лет от начала строительства и 3–4 года от ввода на полную мощность». При этом эксперты указывали, что результаты расчетов обладают определенным запасом прочности в силу принятых перестраховочных условий и допущений ТЭО, а именно, весьма умеренных величин темпов роста подвижности населения и соответственно объемов пассажиропотоков, взятия нижнего из возможных уровней цены на билет, существенного повышения расчетных размеров эксплуатационных расходов, ограничения величин возврата НДС по вводу оборудования и др.¹ В связи с этим руководитель проектов компании «Интеринвестпроект» В.М. Левин, выступая в декабре 1994 г. на парламентских слушаниях по поводу строительства ВСМ, отмечал, что разработанный проект ВСМ отличается высокими показателями эффективности, в то время как предлагаемый МПС вариант усиления действующей железной дороги «с точки зрения экономической никуда не годится». Левин также указал, что любая отсрочка в реализации строительства новой дороги приведет лишь к убыткам².

В итоге в Паспорте ТЭО-95 в разделе «Технико-экономические показатели» говорилось: «Наиболее сложной задачей, учитывая высокий и непредсказуемо изменяющийся уровень инфляции, отсутствие установившихся цен в строительстве и подлинно рыночных соотношений стоимостей капитального строительства, затрат на эксплуатацию и тарифов на перевозку пассажиров, является определение сроков окупаемости вложений в ВСМ». При этом в случае взятия за базовый вариант того нижнего уровня, который соответствовал размеру тарифов на

пассажирские перевозки в МПС в 1991 г. с учетом комфортабельности и скорости передвижения, получались следующие сроки окупаемости: для РАО ВСМ — 15,2 года, для железнодорожной отрасли — 11,5, для народного хозяйства России — 9,3. Повышение цены на 25% давало соответственно 10,5, 8,5, 7,3 года¹.

Другие источники также приводили благоприятный прогноз. Так, например, в упоминавшейся уже статье О.Ф. Мирошниченко, опубликованной в 1994 г., делался следующий конечный вывод по экономике ВСМ: «Экономический эффект от сооружения высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург–Москва, включая учтенный эффект от внедрения научно-технических решений на сети железных дорог, составит более 326 млрд руб. за 15 лет эксплуатации. При этом срок возврата единовременных затрат в строительство новой магистрали и ее подвижного состава не превысит 8,5 лет после полного ввода ее в эксплуатацию, а годовая прибыль — около 200 млрд руб. (в ценах на апрель 1993 г.)»². В целом сооружение ВСМ рассматривалось для страны и ее транспортного рынка как несомненное благо.

Положительные выводы по экономике проекта дал и Институт проблем транспорта РАН. Его директор, д. т. н. Олег Белый в одной из статей после приведения соответствующей аргументации делал вывод: «Таким образом, международный опыт и исследования отечественных специалистов со всей очевидностью доказывают несомненную технико-экономическую необходимость создания российской сети высокоскоростных железных дорог, соединенных с Единой сетью высокоскоростных железнодорожных магистралей Европы. <...> Первоочередными задачами являются строительство магистрали Санкт-Петербург–Москва и соединение ее с сетью железных дорог Финляндии, имеющих одинаковую колею»³.

В это же время стали появляться и такие экономические исследования, которые уже прямо рассматривали высокоскоростное движение на новой линии как новый транспортный продукт в свете принципов маркетинга, определяя зависимость его сбыта для разных категорий

¹ Паспорт ТЭО-95. С. 174.

² Скоростное путешествие из Петербурга в Москву: новые проблемы. Материалы парламентских слушаний по вопросу строительства ВСМ // Железнодорожный транспорт. 1995. № 4.

¹ Паспорт ТЭО-95. С. 166.

² Мирошниченко О.Ф. Социально-экономическая эффективность ВСМ Санкт-Петербург–Москва // Железнодорожный транспорт. 1994. № 6.

³ Белый О., Кокурин И. Перспективы развития высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок // Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск.

пассажиров от соотношения различных детальных факторов спроса и предложения¹.

Положительную позицию по отношению к ВСМ поддерживал и председатель подкомитета по транспорту Государственной думы Геннадий Алексеев, который утверждал в 1995 г.: «Всюду, где построены ВСМ, они являются рентабельными и окупаются за срок от 5 до 10 лет. <...> В России есть ряд маршрутов, где ВСМ будут бесспорно эффективны. Среди них и направление Санкт-Петербург–Москва, которое является приоритетным»².

В целом же наиболее показательной и важной оценкой экономической части проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва следует считать Заключение ГЭК Минэкономки РФ, данное в 1994 г., в котором, в частности, указывалось: «Согласиться с положениями ТЭО, квалифицирующими создание высокоскоростных железнодорожных магистралей в нашей стране как актуальную народнохозяйственную проблему. <...> Отметить, что это направление развития транспорта полностью соответствует мировым тенденциям. Подтвердить, что направление Москва–Санкт-Петербург обладает несомненным приоритетом для создания первой ВСМ, потребность в которой обуславливается: принципиальным улучшением транспортных связей между двумя крупнейшими центрами России с населением 14 млн человек, при общем числе жителей в районах, прилегающих к этой линии, около 30 млн человек; наличием устойчивых круглогодичных пассажиропотоков на данном направлении и широким его использованием жителями большинства других районов страны и зарубежными гражданами; достижением значительного социально-экономического эффекта при перевозках пассажиров в данном регионе за счет сокращения времени на поездку, повышения уровня комфорта, снижения экологической нагрузки, развития деловых связей и туризма; существенным улучшением связей с Новгородом, Валдаем и другими центрами туризма и рекреации; увеличением грузопотоков по Октябрьской железной дороге в связи с заменой портов прибалтийских государств на российские»³.

¹ Петров В. Изыскания как основа реализации принципов маркетинга при проектировании ВСМ // Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск.

² Гудок. 1995. 24 июня.

³ Цит. по: Паспорт ТЭО-95. С. 175.

Владимир Тулаев отмечал в начале 2000-х годов: «Сегодня, когда прошло уже больше десяти лет с момента создания нашего акционерного общества, мы можем констатировать: многие вопросы, которые тогда обсуждались как вероятностные или предполагаемые, перешли в разряд оправдавшихся, подтвержденных жизнью. То есть к большой чести тех специалистов и ученых, которые занимались разработкой материалов по ВСМ, многие прогнозные оценки оказались справедливыми. Что я имею в виду? Ну, например, такой фактор, который всегда у нас стоял основным с точки зрения целесообразности и окупаемости строительства высокоскоростной магистрали, — пассажиропоток. В материалах ТЭО всегда говорилось о том, что в перспективе, через 15–20 лет, он достигнет уровня 7,5 млн человек. Тогда такая цифра была очень-очень желанной для экономических показателей проекта. А сегодня мы можем говорить, что этот порог во всех видах сообщений между Москвой и Санкт-Петербургом уже практически преодолен. Или, например, говорили о том, что грядущее усиление роли наших балтийских портов и участия России в экономической жизни мира потребуют большого увеличения объема перевозок. Сегодня мы видим однозначно то, что существующие провозные способности практически исчерпаны. Можно говорить и о целом ряде иных факторов, но вывод будет один: во многом те оценки и исследования, которые раньше говорили о целесообразности и эффективности работы ВСМ, сегодня нашли свое подтверждение».

В 2006 г. под эгидой Российской академии транспорта учеными и специалистами ряда научных учреждений (ПГУПС, МИИТ, Гипротранс-ТЭИ, Институт географии Санкт-Петербургского госуниверситета и др.) был разработан проект Концепции создания высокоскоростного железнодорожного транспорта в РФ (главный научный консультант президент РАТ, ректор ПГУПС, д. т. н. В.И. Ковалев, научный руководитель проф. кафедры «Управление и организация строительства» ПГУПС И.П. Киселев), в котором указывалось, что в 2005 году весь пассажиропоток между Москвой и Санкт-Петербургом (туда и обратно) составил 9,4 млн чел. Из них на железную дорогу пришлось 6,4 млн (68%), на автотранспорт — 1,5 млн (16%), на авиаперевозки — 1,4 млн (15%)¹.

В 2007 г. в ОАО РЖД была принята Программа развития скоростного и высокоскоростного движения на железных дорогах России

¹ Киселев И. Перспективы высоких скоростей // Мир транспорта. 2007. № 3.

до 2020 года, в которой пассажиропоток между Москвой и Санкт-Петербургом после постройки ВСМ прогнозировался на уровне 9,1 млн человек, в том числе в высокоскоростном сообщении — 5,5 млн пассажиров¹.

В марте 2008 г. на Научно-техническом совете ОАО РЖД, одоббившем строительство ВСМ Москва–Санкт-Петербург на основе традиционной системы «колесо–рельс», звучали данные, что перспективный пассажиропоток на этом направлении к 2015 году ожидается на уровне 6,8 млн пассажиров в год, а к 2020 году — до 8,6 млн с учетом привлечения пассажиров с других видов транспорта и ранее немобильного населения.

В связи с этим заслуживают тщательного внимания персонифицированные расчеты директора Института управления и информационных технологий МИИТа, д. т. н. профессора Сергея Вакуленко, который в одной из статей в 2006 г., в частности, писал: «Отказ от проекта строительства ВСМ Санкт-Петербург–Москва произошел под влиянием трех основных мифов, и миф первый гласит, что в строительстве ВСМ нет необходимости по причине отсутствия спроса на высокоскоростные железнодорожные перевозки». Вакуленко привел данные, что в 2005 г. транспортным коридором Москва–Санкт-Петербург в обоих направлениях всеми видами транспорта (без учета 2 млн транзитных пассажиров) воспользовались около 10 млн человек, в том числе авиатранспортом — почти 2 млн чел., автотранспортом — 2 млн, железнодорожным транспортом — 6 млн чел. «Этот показатель соответствует международным аналогам интенсивности пассажиропотока, при которой целесообразно сооружение ВСМ», — констатировал ученый. При этом, исходя из цены на билет, ориентированной на стоимость проезда в поезде ЭР200 и перелета в эконом-классе самолета, Вакуленко пришел к следующему выводу: «Даже без учета увеличения подвижности населения (а она, как показывает опыт Европы, уже в первые годы эксплуатации ВСМ увеличивается на 40–50%) уже сегодня перспективный пассажиропоток на ВСМ составил бы 4,2 млн пассажиров в год в каждом направлении. <...> Примерно с такими размерами движения работают некоторые линии TGV и Eurostar»². (Второй миф, по мнению Вакуленко, состоял в том, что

¹ Гудок. 2007. 13 июля.

² Вакуленко С.П., Колин А.В. Высокоскоростная магистраль Санкт-Петербург–Москва: проблемы и перспективы // Железнодорожный транспорт. 2006. № 6.

скоростные перевозки якобы вполне можно организовать и на существующей реконструированной магистрали, а третий — что новая ВСМ нанесет большой урон окружающей среде.)

4

И еще один интересный аспект, касающийся ТЭО. В середине 1990-х годов автору доводилось слышать мнение, что изначально были большие сомнения в реальности замыслов по строительству ВСМ, а поэтому проектная документация носила некий «дежурный» характер и делалась скорее «в стол», или «на полку», нежели для последующего полноценного использования.

Данильчик такую позицию твердо отвергал, констатируя: «Не знаю, кто — как, а мы работали совершенно на полном серьезе. Дело в том, что я был совершенно убежден в объективной необходимости этого проекта, потому что возможности главного хода Октябрьской дороги были уже полностью исчерпаны. Ну хорошо, во время реформ первой половины 1990-х годов объемы перевозок падали, но ведь все же понимали, что это не навсегда! Наступит опять подъем, и что тогда? Я как инженер просто не видел другого пути дальнейшего наращивания пассажирских и грузовых перевозок».

В качестве ТЭО не сомневался и заказчик. Вот мнение Валерия Савова: «То, что ТЭО якобы делалось несерьезно, это совершенно не так. Да, если говорить с сегодняшних позиций, то мы ушли уже далеко вперед по сравнению с тем временем, когда работа велась еще на уровне внедрения АРМов. Но на тот период ТЭО выполняло свои функции и оно отнюдь не являлось документом на полку. Ни в коем случае. Более того, оно работает в отдельных положениях до сих пор. Конечно, там была еще слаба по сравнению с сегодняшними требованиями коммерческая составляющая, хотя и тут выдерживался классический подход: пассажирооборот, затраты и т. д. И когда началась уже современная работа по обоснованию инвестиций, первое, что спросил Ленгипротранс, это разрешения пользоваться материалами ТЭО. С учетом новых данных. В целом же — на тот момент времени ТЭО являлось достаточным. А сегодня — это вообще уже и другой уровень последовательности проектирования»¹.

¹ Беседа состоялась в 2009 г.

8 декабря 1994 г. РАО ВСМ и компанией «Софрерай» был заключен Генеральный контракт на рабочее проектирование ВСМ Санкт-Петербург–Москва. К этому времени у французской фирмы было реализовано уже 5 подобных проектов. На подписании присутствовали президент «Софрерай» Поль Монсерье, главный архитектор Санкт-Петербурга Олег Харченко и даже французский консул. Господин Монсерье, в частности, сказал: «ВСМ станет поистине позвоночником западной части России. Мы воодушевлены и крайне заинтересованы в таком проекте. Выполняться он будет российскими средствами, наши инженеры просто войдут в состав рабочей группы»¹. Сроки окончания строительства участка Санкт-Петербург–Новгород были определены как 1997 год, всей дороги — 2000 г.

Подбор строительных компаний предполагалось осуществлять на конкурсной основе среди российских и иностранных компаний. В этой связи любопытны воспоминания генерального директора Балтийской строительной компании (одного из любимых детищ Николая Аксененко) Игоря Найвольты: «В 1994 г. прошел слух о строительстве высокоскоростной магистрали Москва–Санкт-Петербург. И я, решив спеть “лебединую песнь”, рванул в Питер в РАО “Высокоскоростные магистрали”. Пошел к Большакову Алексею Алексеевичу, убедил, что решить задачи можем только мы. У нас есть кадры, кадры не с неба — и БАМ строили, и на других трассах потрудились, то есть замечательная компания транспортных строителей. В итоге мы начали работать. В феврале 1994 г. зарегистрировали в Петербурге Балтийскую строительную компанию. Но меня, как и Большакова, подвел романтизм — деньги кончились. <...> Успели освоить 14 млрд руб., когда еще были миллиарды, это сейчас 14 млн руб. Сделали два тупичка для путепровода через разъезд Стекольный в 40 км от Петербурга и начали завозить туда дренажный грунт для конусов. На этом наш опыт строительства высокоскоростной магистрали закончился»².

В ноябре 1994 г. Алексей Большаков был назначен заместителем Председателя Правительства РФ по вопросам сотрудничества со странами СНГ. Незадолго до этого в газете «Гудок» было напечатано небольшое интервью с ним, в котором глава РАО ВСМ констатировал, что за прошедшее время были выполнены 3 важнейших государственных экспер-

тизы ТЭО проекта, издан приказ об изъятии земель и проведены землеустроительные работы, разрабатывается высокоскоростной подвижной состав, выпущено постановление Правительства о финансовом участии государства в стройке. «Мы идем по графику, и поэтому у меня есть полная уверенность, что в 1997 г. первый суперскоростной поезд, изготовленный россиянами, поедет из Санкт-Петербурга до Новгорода. В 1998 г. москвичи доедут до Твери за 45 минут. А полностью линия заработает в 2000 году», — заявлял Большаков.

На вопрос, не окажется ли ВСМ типичным советским долгостроем, глава РАО ВСМ отвечал: «Наши долгострои были потому, что подрядчик работал в одном углу, а проектант в другом. И затягивалась процедура передачи документации из одних рук в другие. Мы работаем по одной схеме: держим в своих руках разработку проекта в целом, в том числе и на вокзальные комплексы, и на высокоскоростные поезда. Рабочую документацию подрядчик разрабатывает вместе с проектировщиком, поэтому проблема передачи документов решена. Полагаю, что и с финансированием вопросов не будет».

По поводу того, что в обществе начинают кипеть страсти вокруг проекта, Большаков сказал: «Действительно, дискуссии идут довольно серьезные. Но ведь и полтора века тому назад, когда начали поговаривать о строительстве железной дороги Петербург–Москва, тоже были сильные противодействия. И мотивы были те же: одни считали, что Россия еще не готова к такому серьезному строительству, других волновала цена и то, что из казны, мол, деньги утекут неизвестно куда. А сегодня мы знаем, куда “утекли” деньги и до сих пор пользуемся двухпутной магистралью, соединяющей две столицы. Может быть, и нас потом будут вспоминать, когда наши потомки быстро, с комфортом будут ездить в суперпоездах»¹. Видимо, в то время Большаков совершенно не мог себе представить, как все обернется на самом деле.

Генеральным директором РАО ВСМ стал Владимир Тулаев. Впоследствии автор задал ему вопрос в том духе, что в первой половине и в середине 1990-х годов разговоров про ВСМ было много, а вот зримых реальных дел как-то не очень — согласен ли он с этим? Тулаев ответил: «Нет, я с этим не соглашусь. Поймите правильно, в реализации любого проекта есть разные стадии. Одна — это когда идут трактора, бульдозеры, укладываются шпалы, рельсы, и все видят такую картинку. А дру-

¹ Октябрьская магистраль. 1994. 15 декабря.

² Ведомости. 2004. 7 июля.

¹ Гудок. 1994. 28 июля.

гая стадия — когда идет создание проекта, когда проводится огромнейшая юридическая работа, например с землеотводом. Это труднейшая работа, огромной сложности вопрос. Далее, разработка ТЭО, прохождение экспертиз — это жуткая рутина, и она самым активным образом реализовывалась. При этом у нас ведь не было даже элементарной нормативной базы, и ее надо было на ходу придумывать. Или возьмите выбор типа подвижного состава. Это были огромные дискуссии, научно-технические конференции. Шло создание консорциума людей, способных найти решение вопросов по проектированию магистрали, вокзального комплекса, подвижного состава — все с нуля. И в те годы все это самым активным образом реализовывалось. Это был огромный объем работы, который, даже если бы вокруг стояли люди с плакатами поддержки, все равно занял бы столько времени или близко к этому. А тем более в той обстановке, когда мало того, что министр Фадеев не поддерживал проект, но на борьбу с ним была поднята еще и вся экологическая рать. Также и во властных структурах далеко не все поддерживали проект. Сколько было хождений по Думам, экспертизам всяким, комиссиям и т. д. Эта колоссальная работа проводилась по сути небольшой кучкой людей — порядка 40 человек».

Трудными и переживательными были экспертизы, пройденные проектом в его начальный период. Но того, что еще предстояло пройти в связи с экологической темой, не ожидал никто.

Глава VI

Вам куда? Мне в противоположную...

Демократическое правление предполагает дискуссию, но эффективным оно может быть лишь в том случае, если вы способны заставить людей замолчать.

Клемент Эттли, премьер-министр Великобритании

Когда человек ничего не делает, он думает, что отвечает за все.

Жан Поль Сартр, французский писатель

Кто вперся в чин лисой,
Тот в чине будет волком.

Василий Жуковский, русский поэт

1

Еще в 1989 году в одном из интервью Льву Данильчику был задан вопрос: «Вы начали работу по проектированию ВСМ Ленинград–Москва. Учитываются ли при этом экологические аспекты влияния магистрали на окружающую среду?» Директор Ленгипротранса ответил: «Во-первых, надо иметь в виду, что новая магистраль будет экологически чистой, так как на ней предполагается использовать новые виды подвижного состава на электротяге. Во-вторых, будущая трасса проектируется с учетом всех природных особенностей. Например, на пути магистрали оказались Завидовский заказник, раскинувшийся на большой территории от Калинина до Клина, а также Валдайский национальный парк. Обход заказника удорожает стоимость дороги на 20 млн рублей. Однако именно этот вариант мы разрабатываем как основной. Будущая магистраль, проходящая через Валдайский национальный парк, может сделать его одним из самых популярных, посещаемых и экономически выгодных мест отдыха, если парк оснастить по типу имеющихся во многих странах мира»¹. В то время ни Данильчику, ни любому другому причастному в страшном сне не могло присниться, какие «страсти по Валдаю» разыграются несколько лет спустя.

¹ Октябрьская магистраль. 1989. 16 июня.

Ведь, действительно, Валдайский национальный парк изначально совершенно сознательно рассматривался как рекреационная составляющая проекта ВСМ, и новая магистраль виделась не то что носительницей какого-то вреда для него, а наоборот, прекрасным средством доставки в этот парк людей с организацией там туризма, в том числе и иностранного. Об этом много говорилось на профильных симпозиумах и даже писалось в общеполитических газетах¹. В том числе и в материалах Второй конференции по высокоскоростному движению отмечалось: «Появится возможность обеспечить с комфортом посещение Валдайского национального парка, Завидовского заповедника. Путь туда как из Москвы, так и из Ленинграда будет занимать час-полтора»².

Поэтому в ТЭО проекта было совершенно недвусмысленно записано: «Для рассматриваемого транспортного коридора важное значение имеет также тяготение к нему весьма перспективной рекреационной зоны, располагающей как культурно-историческими (Новгород, Тверь), так и природные очагами (Валдай, Селигер и др.). В связи с потерей Россией прямого доступа к ранее традиционным курортам бывших прибалтийских советских республик, а в определенной мере и к многим черноморским курортам, эта рекреационная зона приобретает повышенную привлекательность, обладая потенциальной возможностью обслуживания до 1,5 млн отдыхающих в год»³.

В 1993 г. Российской академией наук и рядом НИИ при содействии правительственных структур был разработан проект «Москва — Санкт-Петербург: дорога и регион. Концепция урбоэкологического, транспортного, культурного и экономического развития региона». В нем предполагалось формирование каркаса государственного регулирования территориально-пространственных процессов возрождения и развития ключевого региона центральной России. И в этом плане ВСМ рассматривалась как первое звено будущей системы транспортных коммуникаций с выходом на международные сети и должна была органически вписываться в нее⁴.

¹ Известия. 1993. 26 февраля.

² Высокоскоростные железнодорожные магистрали // Железнодорожный транспорт. 1991. № 3.

³ Паспорт ТЭО-95. С. 13.

⁴ Луцкий С.Я. и др. О комплексном подходе к строительству линии // Транспортное строительство. 1994. № 6.

Помимо уже упоминавшихся госэкспертиз периода 1992–1994 гг., в которых всегда присутствовал экологический раздел, проводились и независимые исследования, в том числе и в системе МПС. В связи с этим заслуживает внимания работа профессора МИИТа А.В. Болотина, который в начале 1995 года опубликовал специальную статью «Экономическая оценка экологического воздействия высокоскоростной линии Санкт-Петербург–Москва». В ней он, в частности, указывал, что важнейшими критериями для принятия решения о ВСМ по экологическим характеристикам являются следующие: проект должен исключать возможность коренных изменений во флоре и фауне данного региона, вредные выбросы в атмосферу и воду не должны превышать предельных норм, необходимо обеспечить сохранность ландшафтов за пределами полосы отвода, а в ее пределах провести рекультивацию земель. Посчитав, что нет никаких предпосылок для нарушения этих критериев, Болотин провел также сравнительный анализ альтернативных вариантов и пришел к таким выводам. Потребность в перевозках между Санкт-Петербургом и Москвой уже в настоящее время выше объема предлагаемых транспортных услуг, и если его не увеличить, то сдерживание спроса в перемещении населения приведет просто к негативным явлениям в обществе и замедлению темпов социально-экономического развития. Или же ускоренными темпами будут развиваться другие виды транспорта, например, автомобильный — и тут-то более вредные последствия для окружающей среды совершенно очевидны. Проиллюстрировав и аргументировав эти посылки, в целом Болотин констатировал, что «электрифицированный железнодорожный транспорт является наиболее экологически чистым по сравнению с автомобильным и воздушным», о чем, в частности, свидетельствует и зарубежный опыт¹.

И действительно, президент французской компании «Софрерай» Поль Монсерье в 1994 г. во время визита в Санкт-Петербург отмечал: «Во всем мире специалисты-экологи отдают предпочтение высокоскоростным железным дорогам. И стоит людям хотя бы ознакомиться с их доводами, как они сразу становятся нашими сторонниками и высказываются в пользу ВСМ. К тому времени, когда принимается окончательное решение о строительстве, у нас, как правило, противников уже нет — одни

¹ Болотин А.В. Экономическая оценка экологического воздействия высокоскоростной линии Санкт-Петербург–Москва // Транспортное строительство. 1995. № 1.

доброжелатели»¹. Более того, в том же году Евгений Сотников свидетельствовал: «В РАО ВСМ недавно приходили представители «Гринпис» и сказали, что будут нас поддерживать, чтобы максимально высвободить участки строящейся линии от авиа и автотранспорта»². Это было не удивительно, потому что, например, в Японии еще в 70-е годы Министерство транспорта ввиду именно экологической чистоты высокоскоростных электрифицированных линий стало официально поддерживать строительство ВСМ как наиболее отвечающих требованиям перспектив и рекомендовало продолжить расширение сети Синкансен³.

Но самое интересное заключается в том, что вне зависимости от того, что думали о Валдайском национальном парке сторонники ли, противники ли ВСМ, красные ли, белые или зеленые, сам-то он в дальнейшем развивался именно как природный комплекс с преобладающей рекреационной составляющей на платной основе. Вот что, например, можно сегодня прочесть на его собственном сайте: «Национальный парк “Валдайский” образован Постановлением Совета Министров РСФСР № 157 от 17 мая 1990 г. с целью сохранения озерно-лесного комплекса центральной части Валдайской возвышенности и создания условий для полноценного отдыха местного населения и гостей парка. Привлекательные климатические условия, близость к крупным городам, высокая транспортная доступность — все это, в сочетании с уникальной природой, создает благоприятные условия для массового посещения его территории. Ежегодно парк посещает до 60 тыс. человек. В границах парка предоставляют свои услуги 18 объектов размещения различного класса комфорта (гостиницы, базы отдыха). Около половины отдыхающих предпочитают размещаться в палатках. В летний период берега озер превращаются в многочисленные палаточные городки. <...> Для более полноценного и безопасного отдыха посетителей работниками парка на больших и малых озерах обустраивается более 100 мест для разбивки походного лагеря, так называемые рекреационные площадки. <...> Проводится снабжение дровами. Посетителям парк, кроме самостоятельного отдыха в природных условиях, может предложить для разме-

¹ Октябрьская магистраль. 1994. 15 декабря.

² Октябрьская магистраль. 1994. 30 августа. Правда, потом некоторые противники проекта утверждали, что гринписовцы якобы имели ввиду ВСМ вообще, а не ее Новгородский вариант (Гудок. 1996. 13 августа).

³ Поезд или самолет: проблема выбора // Железные дороги мира. 1999. № 6.

щения комнаты в гостевых домах на озерах Велье, Ужин и Селигер. В парке действуют экскурсионные маршруты различной протяженности. Разрабатываются по заказу экскурсионно-развлекательные программы на летний и зимний сезоны. На территории Национального парка проходят различные мероприятия: Бианковские чтения, День города Валдая, День рыбака, Летний фестиваль авторской песни “Норд-Вест”, фестиваль “Калевала” и др.»¹

Можно было бы вполне понять людей, которые отстаивают действительно некие святые заповедные места, куда еще не ступала нога туриста. Но здесь-то!!! Обычные ландшафты средней полосы России, раскинувшиеся на тысячи километров.

2

Парк находится в северной части Валдайской возвышенности, и его протяженность с севера на юг составляет 105 км, а с запада на восток — 45 км. Районный центр г. Валдай располагается практически в самом центре парковой зоны.

Согласно ТЭО-95, трасса ВСМ входила в пределы Валдайского парка на 269 км. Здесь же был расположен и локальный гидрологический заказник. Важно отметить, что первоначально проектировщики решили обойти его, приближаясь к г. Валдаю. Но тем самым они нарушали Генеральный план развития города, и администрация возражала. Тогда трасса была сдвинута на запад и частично прошла на расстоянии менее 4 км по гидрологическому заказнику и далее, идя вдоль него на расстоянии 500–600 м, пересекала автодорогу Москва–Санкт-Петербург, железную дорогу Бологое–Валдай–Дно и далее вдоль озера Ельчинское удалялась от него. Обеспечивая неизменность гидрологического режима в районе заказника, ВСМ на участке 272–279 км проходила на эстакаде (включая виадуки) с минимальным ущербом для растительного и почвенного покрова. В ТЭО специально оговаривалась и особая технология сооружения эстакады.

На участке 280–293 км трасса шла по рекреационной зоне парка. Здесь предлагалось устроить станцию Валдай-скоростная в минимальном размере (2 пути и павильон) для обслуживания прибывающих туристов (или же за пределами парка с подъездом к нему по автодо-

¹ <http://valdaypark.ru/tourism>

роге). Всего по землям Валдайского парка трасса проходила на протяжении 18 км, из них 6,2 км (34%) на эстакадах и 11,8 км земполотном с невысокими насыпями и редкими выемками. С целью максимального сохранения земель парка в его пределах планировалось не строить притрассовую автодорогу и сократить общий отвод земель здесь до 65 га.

При этом с целью минимизации ущерба для парка предусматривалось размещение строительных подразделений вне его зоны, а также использование целого ряда особенностей в строительных технологиях (сооружение земполотна «с головы», использование зимних подъездов, монтаж пролетных строений эстакад «сверху» и т. д.). Кроме того, был проработан еще один вариант прохождения через парк с сокращением отводимых земель до 25 га и обходом гидрологического заказника, однако при этом приближение трассы к г. Валдай вызывало необходимость сноса нескольких производственных зданий¹. Так или иначе, но принципиальный проход трассы по территории Валдайского района был согласован на совещании 15 января 1993 г. в г. Валдае, в котором участвовали представители администраций Новгородской области и Валдайского района, Валдайского парка, Валдайского филиала ГГИ, Октябрьской железной дороги и РАО ВСМ².

Если говорить в целом обо всем комплексе природоохранных вопросов, то в ТЭО имелся как специальный, посвященный им большой раздел, так и главки в других разделах, например, природоохранные меры при строительных работах, эксплуатации и ремонте поездов, содержании объектов ГСМ, поселков для жилья и т. д. Все проведенные государственные экспертизы рассматривали данные вопросы и делали свои заключения. Так, например, экспертиза Минэкономики констатировала: «В целом большинство мер, предусмотренных в ТЭО, будет способствовать выполнению природоохранных требований и обеспечивать при условии их полной реализации санитарно-гигиенические показатели качества окружающей среды, установленные действующими нормативными документами». Вместе с тем, давались и определенные замечания в смысле необходимости дополнительной проработки тех или иных конкретных проблем (уточнить вопросы пожароустойчивости территории, дать оценку вероятности аварийных ситуаций и стои-

¹ Паспорт ТЭО-95. С. 38–40.

² Там же. С. 45.

мости их ликвидаций, определить гидробиологический режим Ивановского водохранилища и т. д.)¹.

В соответствии с Законом «Об охране окружающей природной среды» и Положением о государственной экологической экспертизе, введенным в действие Постановлением Правительства РФ от 22 сентября 1993 года № 942, проекту Высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург–Москва надлежало пройти экологическую экспертизу. При этом министр охраны окружающей среды и природных ресурсов РФ Виктор Данилов-Данильян, выступая на заседании комитета по экологии Госдумы в конце 1994 г., заявил следующее: «Все это — спекуляция, рассчитанная на неграмотных. Удовлетворить экологические требования по Новгородскому варианту трассы равносильно укладке пути золотыми рельсами. Гигантомания и ложь! Более того, постановлением Правительства о выделении 60 миллиардов рублей мы создали маленького монстрика, который с каждым годом будет все прожорливей»². Также и на парламентских слушаниях по теме строительства ВСМ Санкт-Петербург–Москва он повторил, что этот проект в разработанном варианте никогда не пропустит.

В РАО ВСМ предприняли беспрецедентные контрмеры. В частности, в 1994–1995 годах к экспертной деятельности была привлечена большая группа ученых общей численностью до 200 человек, в том числе более 90 докторов наук, профессоров, академиков различных академий. Работа была организована на базе Санкт-Петербургского научного центра Российской академии наук под руководством члена-корреспондента РАН, директора Зоологического института РАН, доктора биологических наук, профессора Александра Алимова. Помимо петербургских научных учреждений, в этой деятельности принимали участие Новгородский государственный университет, Тверской государственный технический университет, Московский государственный институт геодезии и картографии и др. Перед учеными была поставлена задача дать оценку воздействия трассы на окружающую среду (ОВОС) и сформулировать предложения по доработке проекта. В частности, этой объединенной группой на основании методических разработок Минприроды было составлено подробное описание исходного состояния природной среды

¹ Постановление Государственной экспертной комиссии Минэкономики РФ № 6 от 20 апреля 1994 г.

² Гудок. 2005. 20 мая.

по трассе ВСМ по всем основным параметрам. При этом был дан сравнительный анализ возможных последствий сооружения ВСМ и альтернативных вариантов¹.

В июне 1995 года в Санкт-Петербургском центре РАН состоялось заседание его Научного совета по экологии и природным ресурсам с подведением итогов этой работы.

Ученые дали положительное заключение, причем сразу было отмечено, что впервые в России проводится столь основательное изучение экологических последствий проекта, о чем свидетельствует и такой показатель: если раньше при строительстве железных дорог доля средств, направляемых на природоохранные мероприятия, составляла обычно 3%, то в смете ВСМ — 17%. Проектанты учли даже то примерное количество животных, которое будет истреблено строителями, занимающимися на досуге охотой. Ученые особо отметили такие моменты как прохождение значительной части природоохранных земель на сваях, устройство проходов для крупных и мелких животных, рекультивация 25 га земли с подорванными ракетными шахтами и др.

Член президиума Экспертного совета по экологии С.В. Зубарев заострил внимание на том, что в принципе построить дорогу и совершенно не затронуть природу невозможно, но ВСМ — это развитие отечественной технической мысли, социальное развитие края, решение транспортных проблем. «Если сидеть сложа руки и не развивать технику, инфраструктуру, то в конечном итоге мы будем гораздо скорее вырубать лес, засорять воды и уничтожать природу, потому что иначе не сможем поддерживать нашу жизнь», — констатировал Зубарев.

Ректор Новгородского университета В.В. Сорока, вопреки сложившемуся впечатлению, что новгородцы против ВСМ, отметил: «Мы приветствуем и поддерживаем стройку. Благодаря ей только сейчас мы получили возможность по-настоящему изучать природные ресурсы нашего края. В свое время было много некомпетентных разговоров, но университет взял на себя ответственность за экологический мониторинг создания ВСМ на всех стадиях, и мы в целом находим хорошее взаимопонимание со стороны РАО. Реализация проекта будет иметь самые положительные социальные последствия для Новгорода, а об экологической стороне мы позаботимся».

¹ Киселев И. ВСМ — экологически чистый транспорт // Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск.

О положительном влиянии стройки на изучение природы края и об ожидаемом далее в связи с этим возрастании культуры природопользования говорили и другие ученые. В итоге выступившие специалисты по лесам, болотам, водам, фауне и флоре и т. д. не выдвинули каких-либо запретов на создание ВСМ, более того, на заседании упоминались даже как отрицательное явление случаи некомпетентного экологического экстремизма, которым порой грешат зеленые. Разумеется, были высказаны и критические замечания. В частности, разработчикам было предложено: усилить обоснование нормативов стройки относительно ее сейсмоустойчивости, развить меры по предупреждению аварийности при прохождении трассы вблизи опасных объектов (нефтепроводы, газохранилища и др.), вынести на эстакаду большее количество участков дороги, применить особую зимнюю технологию строительства эстакады при прохождении Валдайского парка и др.

Совет принял решение: одобрить работу над ОВОС и передать материалы с положительным заключением в экологическую экспертизу при Минприроды, а в дальнейшем продолжить экологический мониторинг строительства трассы. В заключительном слове профессор Алимов заявил: «Мы сторонники трассы, но нас мало интересует, сколько будут стоить природоохранные мероприятия. Не навреди природе — такой должен быть принцип. И мы, ученые, пока не видим серьезных разногласий с РАО ВСМ и Ленгипротрансом»¹.

Поэтому в целом у разработчиков ВСМ существовала уверенность в том, что объективно с экологической точки зрения проект в принципе нормален. Например, Анатолий Зайцев по этому поводу публично заявлял: «Никакой экологической угрозы ВСМ не представляет, экологическая опасность надумана, и выдумка эта носит чисто политический характер»².

3

6 июля 1995 года был издан Приказ Минприроды РФ № 274 «О проведении государственной экологической экспертизы ТЭО строительства ВСМ Санкт-Петербург–Москва». В нем департаменту государственной экологической и геологической экспертизы предписывалось организо-

¹ Октябрьская магистраль. 1995. 20 июня.

² Октябрьская магистраль. 1995. 1 июня.

вать проведение данной меры, предусмотрев при необходимости ознакомление с трассой прохождения магистрали в натуре. Экспертная комиссия в составе утвержденного списка должна была подготовить Сводное заключение и до 31 октября 1995 г. передать его в профильный департамент, а тот — представить на рассмотрение Совета экологической экспертизы Министерства.

Руководство экспертной комиссии было назначено в следующем составе (все должности, ученые степени и звания членов комиссии приводятся согласно Приложению к Приказу № 274):

председатель — А.В. Яблоков¹, академик РАН (на самом деле — член-корреспондент), председатель Межведомственной комиссии по экологической безопасности Совета Безопасности РФ;

заместители председателя — А.С. Исаев, академик РАН, директор Международного института леса, Н.Ф. Глазовский, д. г. н. профессор, заместитель директора Института географии РАН, Ю.Г. Суржинский,

¹ Алексей Владимирович Яблоков родился в 1933 г. в Москве. В 1951–1956 — студент кафедры зоологии позвоночных МГУ. В 1959 г. защитил кандидатскую диссертацию, в 1965 — докторскую. В 1969–1991 гг. — зав. лабораторией постнатального онтогенеза Института биологии развития им. Н.К. Кольцова АН СССР. С 1984 г. — член-корреспондент АН СССР. В 1988–1991 гг. — председатель Ихтиологической комиссии Министерства рыбного хозяйства СССР. В 1989–1991 гг. народный депутат СССР, зам. председателя Комитета по экологии Верховного совета СССР. В 1988–1991 гг. — основатель и председатель Гринпис-СССР. В 1988–1995 гг. — основатель и президент Московского общества защиты животных. В 1991–1993 гг. — советник Президента РФ по экологии и здравоохранению. В 1991 г. — член Государственного Совета РФ. С 1991 г. — член Международного совета Animal Welfare Institute. В 1992–1993 гг. — председатель Совета по экологической политике при Президенте РФ. В 1992–1993 гг. — председатель Правительственной комиссии по сбросу радиоактивных отходов в моря, окружающие РФ. В 1993–1997 гг. — организатор и председатель Межведомственной комиссии Совета Безопасности РФ по экологической безопасности. В 1993–2005 гг. — основатель и президент Центра экологической политики России (ЦЭПР). В 1997–1999 гг. — зам. председателя, член Президиума Высшего экологического совета при Комитете по экологии Государственной думы РФ. В 1997–1999 гг. — член группы советников по экологии Президента Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР). В 1997–1999 гг. — сопредседатель Международного социально-экологического союза (МСоЭС). С 1998 г. — зам. председателя Совета РАН по проблемам экологии и чрезвычайным ситуациям. С 1998 г. — руководитель Программы по ядерной и радиационной безопасности ЦЭПР и МСоЭС. С 2004 г. — советник Российской академии наук. В 2005 г. — председатель партии «Союз зеленых России». В 2006–2008 гг. — зам. председателя партии «Яблоко». С июня 2008 г. — член Политического комитета партии «Яблоко».

начальник отдела департамента государственной экологической и геологической экспертизы Минприроды; ученые секретари — А.А. Тишков, д. г. н., профессор, заведующий лабораторией Института географии РАН, Э.А. Жабров, ведущий специалист департамента госэкспертизы Минприроды.

Эксперты были разделены на 7 групп:

— по земельным ресурсам (руководитель Н.Г. Минашина, д. с. н., профессор, главный научный сотрудник Почвенного института РАСХН),

— по лесам (Г.Н. Коровин, к. с. н., заместитель директора Международного института леса),

— по охраняемым природным территориям и живым природным ресурсам (Е.Е. Сыроечковский, академик РАСХН, профессор, Институт проблем эволюционной экологии РАН),

— по водным ресурсам (А.Е. Асарин, д. т. н., главный гидролог Гидропроекта им. Жука),

— по техническим решениям (И.Е. Евгеньев, д. т. н., профессор СоюздорНИИ, академик РЭА),

— по оценке вариантов прохождения трассы (К.Н. Дьяконов, д. г. н., профессор, заведующий кафедрой физической географии и ландшафтоведения МГУ, академик РЭА),

— по социально-экологическим оценкам (Б.Б. Прохоров, д. г. н., заведующий лабораторией Института народнохозяйственного прогнозирования РАН).

Позднее была сформирована правовая группа под руководством С.А. Боголюбова, а также проведен ряд отводов и замен экспертов. Всего комиссия насчитывала 57 человек.

На первом пленарном собрании экспертной комиссии и представителей РАО ВСМ обстановка была несколько напряженная, но скорее торжественная, нежели откровенно враждебная. Председатель комиссии Алексей Яблоков в своем вводном слове старался выглядеть целомудренно интеллигентным и наукообразным, хотя за этой внешней маской явно просматривался типичный инквизитор: в глазах затаенное чувство превосходства судьи над жертвой. Выражение лица — благостно скорбное: дескать, да, мне по-христиански жаль вас, грешники, но вам уготован ад. Движения головы и рук подчеркнуто величавые, исполненные достоинства и сознания святости своей миссии.

Обстоятельный доклад о проекте сделал первый заместитель генерального директора РАО ВСМ Валерий Саввов, как всегда спокойный

и беспристрастный. Эксперты комиссии суетливо, не зная, куда девать свалившиеся на них неожиданные полномочия, задавали вопросы, явно озадачивая проектировщиков своим полным неведением того, что такое высокоскоростные железные дороги вообще и ВСМ Санкт-Петербург–Москва в частности. В центре внимания сразу оказался сакраментальный вопрос Валдайского парка. В целом первоначально стороны старались выказать по отношению друг к другу внешнюю корректность, но после окончания заседания стало ясно: легкой прогулки не будет ни для той, ни для другой команды.

При этом было бы явной ошибкой сказать, что все члены комиссии являлись противниками строительства дороги. Соотношение было примерно 50 на 50, да и то среди тех, кто не высказывал уверенной поддержки РАО ВСМ, непримиримых насчитывалось человек десять–пятнадцать (Яблоков, Тишков, Забелина и др.), а остальные занимали некую прагматичную для себя позицию. Причем некоторые ученые достаточно прозрачно намекали в кулуарах, да и открыто, что тот или иной вопрос нуждается в дополнительном изучении, а поэтому логично было бы профинансировать его научное исследование. Например, на одном из заседаний присутствовавший там в качестве журналиста автор был свидетелем того, как один из членов комиссии по-товарищески наставлял представителей РАО ВСМ: «Ребята, вы поймите, что среди экспертов есть, например, географы. Они очень любят путешествовать. Ну, так организуйте им что-нибудь!»

В то же время по-настоящему идейные противники стройки излагали свое видение проблемы следующим образом. Например, Аркадий Тишков впоследствии писал: «Пространство между С.-Петербургом и Москвой ученые иногда называют “экономической пустыней”: людские ресурсы высасывают две столицы, промышленность и сельское хозяйство развиты в основном вдоль транспортных магистралей. В итоге здесь сохранились крупные массивы нетронутой природы. Наиболее обширные площади девственных лесов, озер, болот располагаются на Валдайской возвышенности — хранильнице истоков рек (в том числе Волги) трех морей. Места известны своими красотами и исключительной чистотой воздуха, поэтому недаром здесь так любят отдыхать наши правители. Да и военные также облюбовали здешние леса для своих стратегических объектов. Но вот с военных-то все и началось. Одно из первых конверсионных мероприятий в начале перестройки было связано именно с Валдаем. В местах, где раньше располагались ракетные точки,

в 1990 г. был создан Валдайский национальный парк площадью 158 500 га. Более 70% его территории занимают леса, среди почти 80 озер имеются и гиганты — Полновский плес Селигера, Велье, Боровно, Валдайское, Ужин. Здесь обитает более 50 видов млекопитающих и 220 видов птиц, среди которых десятки видов из Красной книги России. В лесах парка живет много бурых медведей, рысей, бобров, выдр, куниц, енотовидных собак. Есть памятники истории и археологические объекты. На острове Валдайского озера располагается Иверский монастырь, а по берегам рек и озер многочисленны следы древних поселений — ведь в этих новгородских землях зарождалось государство Российское. Вот сюда и пришли представители РАО ВСМ, чтобы проложить свою магистраль. Вроде бы, что тут плохого — легче будет и местным жителям, и туристам добираться до Валдая. Но реально дорога пройдет в стороне от населенных пунктов. Отсюда, оживления жизни не будет почти никакого, а вот потери очевидны: это и загнанные в трубы те самые малые реки, которые дают жизнь озерам и большим рекам Великого Водораздела, это и разрезанные поперек болота — уникальные местообитания флоры и фауны и хранилища чистой воды, это, наконец, гигантский бетонный многокилометровый забор, перегораживающий единый лесной массив парка. Пустить сюда горе-строителей — значит надолго отвадить от этих мест туристов, которые ищут и находят (пока) здесь красоту, тишину и нетронутую природу»¹. То есть отчетливо видно, что Тишков здесь выражает позицию изначальных противников стройки вообще: хорошее ли ТЭО, плохое ли — дело совсем не в этом, а в том, что никакую ВСМ здесь строить не нужно в принципе, ни при каких обстоятельствах.

В августе–сентябре 1995 г. члены комиссии изучали материалы проекта и направляли в МПС, Минтопэнерго, РАО ВСМ и другие причастные организации различные запросы об уточнении сведений по тем или иным вопросам. 19–20 сентября состоялся выезд ряда руководителей и членов комиссии на трассу.

К концу сентября члены комиссии сформировали общие замечания, основными из которых были, согласно информации самих экологов, следующие. Группа по правовым вопросам отметила нарушение статей 24 и 32 Конституции РФ в части информирования населения и выявления

¹ Яблоков А., Тишков А. Правда об экологической экспертизе проекта ВСМ // Экология и жизнь. 1998. № 2.

общественного мнения. Также, с точки зрения юристов, были нарушены статьи 22 и 28 Земельного кодекса о запрещении изъятия земель до решения экспертизы и о согласии субъектов-участников в форме постановлений правительства на варианты строительства ВСМ. Кроме того, отмечалось несоблюдение статьи 15 закона «Об особо охраняемых природных территориях» и статей 60, 62 и 63 закона «Об охране окружающей среды» об изъятии земель заповедного фонда и запрещении строительства в границах национального парка. Наконец, эксперты посчитали нарушенной статью 22 Лесного кодекса о переводе лесных земель в нелесные. Группа по социально-экологическим оценкам констатировала: неясны вопросы рентабельности и окупаемости проекта, не обоснован пассажиропоток; нет материалов общественного обсуждения; недостаточны археологические материалы; отсутствуют оценки риска, не оценены последствия низкой «проницаемости» (малогабаритного места прохода и проезда) трассы, «разрезания» и «зажатого пространства» (между предполагаемой ВСМ и существующими трассами); нет согласованности ТЭО с проектом реконструкции Октябрьской железной дороги. Группа по альтернативным решениям посчитала, что не доказаны преимущества Новгородского варианта, имеющего среди прочих самую большую протяженность трассы по заповедным землям и самый высокий, по мнению экологов, риск возникновения аварий. Кроме того, нет анализа альтернативных предложений. Группа по техническим решениям выявила несоблюдение требования Положения по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) 1994 года и отметила, что не представлены методы оценки надежности и уровня риска, не обосновано использование местных грунтов, недостаточно определена санитарно-защитная зона, нет проектных материалов по вводам ВСМ в Москву и Санкт-Петербург. Группа по водным ресурсам потребовала дополнительно дать прогноз изменения уровня грунтовых вод в зоне влияния ВСМ для Московской и Новгородской областей, сведения по стоку рек и водному режиму болот, согласования с водохозяйственными организациями. Также эксперты записали, что трансформация малых рек может повлечь изменения водного режима средних и крупных рек и озер.

Группа по охраняемым природным территориям отметила: трасса проложена по 10 охраняемым территориям (Валдайскому национальному парку, 6 заказникам и 2 памятникам природы, а также по местобитаниям растений и животных из Красной книги России); в ТЭО нет оценки ущерба для фауны и флоры Иваньковского водохранилища; нет

согласования с органами рыбоохраны. Группа по лесам констатировала: несмотря на то, что ВСМ проложена по лесным землям (70% трассы), ущерб оценен только на формальное изъятие земель; нет обоснования перевода 28 тыс. га лесов защитной полосы в 1-ю группу (для их сохранения); не решен правовой вопрос прокладки трассы по лесам водно-охранной зоны. Группа по земельным ресурсам сочла, что неправильно оценены ущерб, размеры и форма компенсации за нарушение и изъятие земель; зона негативного влияния ВСМ на почвенный покров может распространиться на 1–1,5 км по обе стороны трассы; для временного отвода земель (более 2300 га карьеров, отвалов и пр.) не предусмотрена рекультивация. Как свидетельствовали в один голос представители Ленгипротранса и РАО ВСМ, по всем замечаниям они были готовы к конструктивному обсуждению проблем, но к осени 1995 г. стало уже вполне ясно, что группа Яблокова никаких дебатов по корректировке ТЭО вести не собирается, а заинтересована исключительно в том, чтобы признать проект неудовлетворительным или хотя бы отправить его в долгий ящик на доработку с невозможностью в это время вести какие-либо строительные работы.

4

Видя, что дела у экспертов в части позитива идут туго, сторонники ВСМ предпринимали свои меры. 14 сентября 1995 года мэр Санкт-Петербурга Анатолий Собчак направил на имя секретаря Совета безопасности РФ Олега Лобова (являвшегося прямым начальником Яблокова), президента РАН Юрия Осипова (начальника многих членов экспертной комиссии — работников академических НИИ), а также самого Яблокова письмо. В нем он, в частности, выражал уверенность, что общественность не даст «заволокитить» проект и не позволит членам комиссии «вставать на пути научно-технического развития России». В письме содержалась просьба обеспечить «объективную научную и политико-стратегическую оценку проекта». Обращаясь к Яблокову, Собчак писал: «Мы хотим обратить Ваше внимание, уважаемый Алексей Владимирович, на ту ответственность, которую принимают на себя люди, вставшие на пути научно-технического, а, в конечном счете, и социально-экономического развития России»¹.

¹ Цит. по: Яблоков А., Тишков А. Указ. соч.

13 октября прошло заседание руководителей экспертных групп по обсуждению сводного заключения. Как утверждали затем руководители комиссии, предварительный опрос экспертов для уточнения формулировки окончательного вывода в сводном заключении выявил, что 37 экспертов высказались за формулировку «доработать». В это же время, заранее ознакомившись с индивидуальными и групповыми заключениями, а также с проектом сводного заключения, руководство РАО ВСМ направило письмо в департамент госэкоэкспертизы, в котором потребовало вывода из состава комиссии ряда непримиримых, а именно К. Дьяконова, Н. Забелиной, А. Тишкова и В. Косенко. 18 октября министр охраны окружающей среды Данилов-Данильян издал приказ о продлении работы комиссии до 31 октября 1995 г. и выведении из ее состава К. Дьяконова и Н. Забелиной. В тот же день разработчики ТЭО представили дополнительные материалы, всего по 11 позициям на нескольких сотнях страниц, где содержались расчеты ущерба, оценки надежности, сведения об общественных слушаниях, финансировании проекта и др. На следующий день состоялось заседание ряда представителей экспертной комиссии в присутствии начальника департамента госэкоэкспертизы Минприроды РФ О.В. Заборина, представителей РАО ВСМ и разработчиков ТЭО. Некоторые члены комиссии бурно возражали против несогласованного с ней продления срока работы и заявили, что дополнительные материалы от разработчиков не всегда корректны и полны. Также они обвинили РАО ВСМ в том, что оно пытается сорвать пресс-конференцию Яблокова, запланированную ранее в связи с предполагаемым окончанием работы комиссии, и инициировало появление в прессе публикаций с информацией о положительном заключении комиссии.

24 октября появилось письмо, подписанное Собчаком, а также президентом РАН Осиповым на имя Яблокова, где выражалось опасение по поводу необъективного проведения экспертизы и обозначалось положительное отношение к ТЭО со стороны РАН, а также желание ознакомиться с проектом сводного заключения со стороны учредителей РАО ВСМ. А двумя днями позже состоялось заседание руководства комиссии при участии представителей РАО ВСМ, принявшее решение завершить работу комиссии 28 ноября 1995 г., которое было закреплено приказом министра. Вскоре переписка вокруг экспертизы пополнилась двумя письмами, укреплявшими позицию непримиримых. Из МПС пришла бумага, подписанная первым заместителем министра путей

сообщения Иваном Бесединым, где на запрос Яблокова сообщалось, что экспертиза ТЭО строительства ВСМ в Министерстве не проводилась, а стратегия самого МПС предусматривает реконструкцию Октябрьской железной дороги и развитие на ней скоростного движения до 200 км в час, в связи с чем не предполагается передавать в ближайшие годы часть пассажиропотока на ВСМ. Также поступило письмо от руководства Валдайского национального парка, в котором высказывалась озабоченность за судьбу парка в связи с публикациями в центральной и местной прессе информации о положительном решении экспертной комиссии по ТЭО проекта. В послании выражалось негативное отношение к любому варианту прохождения ВСМ через Валдайский парк. 17 ноября состоялось заседание руководства экспертной комиссии, на котором было, по данным Тишкова, выявлено, что оценка ТЭО такова: 5 групп высказались за то, чтобы «доработать с учетом замечаний», 2 — «одобрить» и 1 группа — «отклонить». В соответствии с этим Яблоковым было предложено подготовить к 24 ноября единый вариант сводного заключения — «на доработку». Однако Минприроды, которое в лице Данилова-Данильяна постоянно лавировало в зависимости от политической конъюнктуры вокруг проекта, вдруг согласилось с предложенным РАО ВСМ более благоприятным для строительства дороги вариантом: дабы не препятствовать началу инвестиций, одобрить ТЭО и учесть замечания экспертов уже на стадии реализации проекта. Об этом начальник департамента госэкоэкспертизы Заборин официально проинформировал всех причастных 20 ноября.

21 ноября Собчак направил Яблокову еще одно письмо о том, что правительство Санкт-Петербурга также полностью поддерживает такой вариант. В частности, мэр писал: «Несомненно, что ряд крупных вопросов, рассмотренных ведущими специалистами Москвы, Твери, Новгорода и С.-Петербурга на этапе изучения ТЭО, имеет большое значение и требует доработки; однако все они могут быть решены на этапе разработки проекта магистрали, при комплексном экологическом сопровождении его специалистами, представляющими все научные и практические направления в области экологии. <...> Альтернативы ВСМ нет! Однако мне стало известно, что по результатам рассмотрения в Государственной экспертной комиссии впервые в мире в ряду подобных проектов ТЭО ВСМ может получить отрицательное заключение или может быть возвращено на доработку. Полагаю, что, принимая решение по результатам экологической экспертизы, Вы не только будете учиты-

вать позицию правительства Санкт-Петербурга и авторитет российских ученых, но и подойдете к решению с точки зрения интересов государства как не только великой политической державы, но и с учетом достижений российской науки и техники в мировой практике»¹. 27 ноября Яблоков получил аналогичное письмо от мэра Москвы Ю.М. Лужкова, где тот высказал мнение, что замечания экспертов не являются препятствием для одобрения ТЭО комиссией и необходимо дать РАО ВСМ возможность продолжить работу.

24 ноября состоялось эпохальное пленарное заседание экспертной комиссии. Яблоков проинформировал, что, согласно самому последнему раскладу, из 8 экспертных групп 1 высказалась за отклонение, 4 — за доработку, 3 — за одобрение. С аргументами за одобрение проекта с реализацией замечаний в процессе дальнейшей работы над ним выступили министр транспорта Правительства Москвы А.М. Пешков, начальник Октябрьской железной дороги А.А. Зайцев, начальник Главгосэкспертизы России Ю.Б. Жуковский, бывший председатель ГЭК М.В. Шахмаев, заместитель главы администрации Новгородской области В.Г. Алфимов, два заместителя председателя экспертной комиссии А.С. Исаев и Ю.Г. Суржинский и др. Против пропуска проекта на дальнейшую стадию работы агитировал, в частности, А.А. Тишков. Далее состоялось голосование, мнения разделились практически поровну, но позиция ряда экспертов осталась невыясненной.

После этого с великим напряжением с обеих сторон, тайными уловками и препирательствами несколько дней шло «дособирание» голосов и соперники пускались поистине во все тяжкие, чтобы выиграть. В результате минимальное большинство получили все-таки сторонники проекта, хотя яблоковцы с этим впоследствии так и не согласились.

Между тем 30 ноября вступал в силу новый закон «Об экологической экспертизе», согласно которому экспертируемые документы могли получать либо только положительную, либо только отрицательную оценку, и она должна была поддерживаться не менее чем двумя третями голосов. Поэтому надо было решать, что же делать с заключением.

13 декабря состоялось заседание Совета экологической экспертизы при Минприроды. Председательствующий Данилов-Данильян отметил, что экспертная экологическая комиссия проделала большую работу, однако ее председатель Яблоков и секретарь Тишков не смогли обеспе-

¹ Цит. по: Яблоков А., Тишков А. Указ. соч.

чить четкой процедуры принятия окончательного решения. В ответ на высказывавшиеся на заседании предложения продлить экспертизу Данилов-Данильян заявил, что об этом не может быть и речи и он считает работу комиссии завершенной. Учитывая, что в конце ноября большинство голосов было собрано все-таки за то, чтобы одобрить ТЭО, он высказался за оформление данного решения и представления его в ближайшее время министру¹.

Это было сделано, и в основном варианте Сводного заключения, в частности, указывалось, что авторами ТЭО выполнен большой объем изыскательских и проектных работ по экологическому обоснованию прохождения магистрали, аргументирована целесообразность строительства ВСМ в России, обоснована важность решения проблемы повышения скорости движения пассажирских поездов для направления Санкт-Петербург–Москва, предполагаются новые технические решения в организации высокоскоростного движения, учитывающие международный опыт. Итоговый же вердикт был следующий: «Учитывая, что ТЭО ВСМ относится к технически и экологически сложным объектам и что в соответствии с действующими нормативными актами предстоит разработать следующую стадию — проект, экспертная комиссия рекомендует одобрить ТЭО строительства ВСМ. Замечания и предложения экспертной комиссии, изложенные в настоящем заключении и в групповых заключениях, должны быть обобщены заказчиком (РАО ВСМ) с разработкой плана их реализации в проектных решениях»².

20 декабря Сводное заключение было передано в Правительство с сопроводительным письмом № 01-13/18-3503 от 20 декабря 1995 г., подписанным министром Даниловым-Данильяном, где он констатировал: «Рассмотрев представленные материалы, экспертная комиссия пришла к выводу, что реализация данного проекта может быть осуществлена с соблюдением природоохранных требований, определенных Законом РФ «Об охране окружающей природной среды». Экспертная комиссия незначительным большинством (30 из 57 членов) в целом одобрила ТЭО ВСМ. Минприроды полагает возможным согласиться с мнением боль-

¹ Октябрьская магистраль. 1995. 15 декабря.

² Министерство охраны окружающей среды и природных ресурсов РФ. Государственная экологическая экспертиза. Сводное заключение экспертной комиссии по технико-экономическому обоснованию строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва. С. 35.

шинства членов комиссии о целесообразности реализации ТЭО ВСМ при условии, что все высказанные экспертами замечания и предложения будут реализованы на последующих стадиях проектирования».

После этого РАО ВСМ публично объявило об успешном завершении Государственной экологической экспертизы. Например, «Гудок» опубликовал заметку под заголовком «Экологи не возражают». В ней, в частности, сообщалось, что поставлена точка в работе экспертной комиссии, которая пришла к выводу: «Реализация проекта не повлечет за собой серьезных экологических последствий». В материале указывалось, что комиссия одобрила ТЭО большинством голосов, обязав при этом РАО ВСМ предоставить на рассмотрение в Минприроды план мероприятий по реализации замечаний и предложений экспертов, работа которых завершена. При этом Владимир Тулаев комментировал ситуацию так: «Решение экспертизы позволяет продолжить работы по всему комплексу вопросов, в первую очередь, по проектированию и изысканиям. Все замечания мы тщательно изучили, они технически решаемы. <...> Мы намерены заключить с Минприроды договор на проведение постоянного экологического мониторинга строительства. Кроме того, имеется обращение премьера В.С. Черномырдина к РАН с просьбой научного сопровождения проекта»¹.

Но яблоковцы еще довольно долго не сдавались. Комментарий Яблокова и Тишкова по поводу Заключения впоследствии был таков: «На 13 декабря назначается объединенное заседание экспертной комиссии и Совета государственной экологической экспертизы. Министр явно нервничает. Тогда мы еще не знали, что, видимо, накануне заседания министр получил от премьер-министра жесткое указание дать побыстрее положительное заключение. Поэтому, несмотря на то, что большинство выступавших членов совета высказалось за отклонение материалов ТЭО, министр, как стало известно позднее, направляет в правительство короткое письмо, в котором сообщает, что, “по мнению большинства экспертов”, ТЭО может быть одобрено. Представители РАО ВСМ торжествуют и публично заявляют на своей пресс-конференции, что получили положительное заключение государственной экологической экспертизы. Об этом же информируют некоторые центральные газеты и ТВ»².

¹ Гудок. 1996. 13 января.

² Яблоков А., Тишков А. Указ. соч.

В течение первого полугодия 1996 г. Яблоков и его соратники направляли письма в Госдуму, Минприроды, Генпрокуратуру и т. д. по поводу нарушений в ходе проведения экологической экспертизы. В результате Правительство вынуждено было давать различные поручения Минэкономики, МПС, Минюсту, Экспертному совету при Правительстве и другим организациям провести оценку социальной и экономической целесообразности проекта, подсчитать пассажиропоток, выяснить соответствие законодательству и т. д. Писались отчеты, созывались совещания, подписывались новые обращения, предпринимались даже попытки возобновить работу экспертной комиссии с проведением заседаний, хотя ряды ее таяли на глазах. Сменивший Заборина на посту руководителя департамента госэкспертизы Минприроды Г. Чегасов комментировал ситуацию в августе 1996 г. следующим образом: «В феврале я с ужасом узнал, что экспертиза ТЭО высокоскоростной магистрали не закончена (по версии Яблокова. — А.Г.), хотя комиссия должна была дать заключение уже в ноябре 1995 г. И это несмотря на то, что департамент сделал все для организации работы комиссии: нашел деньги, предоставил помещение, провел оргработу. Я присутствовал на заседании комиссии 5 июня и мне было стыдно. Моя личная оценка — это было базарное заседание. На 11-е число намечалось рабочее совещание. На нем присутствовали только я, Яблоков и Тишков. Мы вынуждены были констатировать, что заседание сорвалось. <...> Экспертная комиссия исчерпала себя»¹.

Дело кончилось все-таки тем, что на руках у РАО ВСМ и всех частных осталось единственно легитимное положительное Сводное заключение Государственной экологической экспертизы по проекту ВСМ Санкт-Петербург–Москва от 24 ноября 1995 г. и письмо Минприроды в Правительство от 20 декабря с его согласием на реализацию проекта².

¹ Гудок. 1996. 13 августа.

² Правда, была информация, что после выхода Указа Президента РФ от 1 июля 1998 г. № 756 «О признании утратившими силу некоторых указов Президента РФ» председатель Госкомэкологии России В.И. Данилов-Данильян заявил, что положительного Заключения по проекту ВСМ не существует. Однако это прямо противоречит подписанному им же письму от 20 декабря 1995 г. (См.: Колесникова В.Б. Первые судебные победы «зеленых» в России // Россия в окружающем мире: 1999 (Аналитический ежегодник). М., 1999. http://www.rus-stat.ru/stat/2881999_9.pdf)

5

В журнальной статье в 1998 году Яблоков и Тишков сформулировали свое итоговое мнение по поводу описанных событий следующим образом: «Страшно оказаться одиноким в ситуации, когда высшие эшелоны власти на стороне твоих противников. СМИ больше поддерживают последних. Говоришь всем, что значительная часть экспертов против Новгородского варианта, против нарушений закона, против явных подтасовок в обосновании строительства и против откровенной лжи разработчиков, а тебя не слышат. Желание же РАО ВСМ поскорее получить государственные инвестиции, а по сути своей ограбить бюджет — брать деньги, а гасить их акциями РАО ВСМ, брать долги под гарантии государства и не отдавать их — было таким, что в итоге даже мнение Генеральной прокуратуры и отсутствие положительного заключения комиссии их не остановили. И эмиссию ценных бумаг они произвели, и требуемые средства получили (в 1995 и в 1996 гг.). В течение всего срока работы комиссия ощущала поддержку со стороны Комитета по экологии Госдумы, а также со стороны неправительственных организаций. М.Я. Лемешев — председатель Комитета по экологии — подготовил несколько писем-запросов о состоянии дел с экспертизой, а Т.В. Злотникова — член того же комитета (с января 1996 г. его председатель) — обратилась в Правительство и Генеральную прокуратуру с запросом о нарушениях законодательства со стороны РАО ВСМ. Именно ее постоянная поддержка в 1996–1997 гг. помогала отстаивать нам интересы экспертизы. Увы, Госкомэкологии России, пришедший на смену Минприроды, нас не поддержал, а больше боролся за “честь мундира”. “Зеленые” Москвы (“Экоюрис”, Центр охраны дикой природы, “Хранители радуги” и др.), С.-Петербурга, Новгорода, Твери объединились в борьбе с реализацией антиэкологичного Новгородского варианта ВСМ. Неоднократно они проводили пресс-конференции, организовали ряд публикаций и акций (“Спасите Валдай”, пикетирование Минприроды, “ВСМ — дорога смерти” и др.), провели в МГУ конференцию, посвященную альтернативам строительства ВСМ. <...> Но населению пытаются внушить, что все в порядке, экспертиз больше не надо, народ ждет ВСМ и препятствий для ее строительства нет. <...> Большие неконтролируемые деньги, которые всегда возникали вокруг “дутых проектов” в странах, где экономика разваливается и нет должного государственного контроля, делают свое дело. А нам остается только

извлекать уроки из этой двухлетней истории, которая еще ждет своего завершения»¹.

А как в таком случае оценивали позицию Яблокова и его команды сторонники ВСМ и, главное, как они характеризовали ситуацию с камнем преткновения — Валдайским парком? Вот мнение Владимира Тулаева: «Валдайский национальный парк — это абсолютно надуманная проблема. Я подчеркиваю, абсолютно надуманная. Надо просто знать историю этого вопроса, и все встанет на свои места. В свое время создание Валдайского парка явилось исключительно искусственной мерой, никакого отношения к экологии не имевшей. В том районе проходил пояс обороны Москвы, и поскольку в те времена такие вещи, мягко говоря, не афишировали, то в целях ограничения доступа людей в места базирования стратегических ракет придумали назвать это заповедником, природоохранной зоной. Так что, когда там в период перестройки ракеты уничтожили, то и охранять-то было уже совершенно нечего. Далее, однозначно нельзя было называть заповедником тот коридор, в котором уже находятся газопровод, автомобильная трасса и действующая железная дорога. И третье, был предложен целый ряд решений, которые были гораздо более полезны для заповедника, чем упорное противостояние по поводу строительства ВСМ. Этот парк имел совершенно нелогичное разделение транспортным коридором на две неравные части. На большую, которую никто не трогал, и меньшую, которую отсекал транспортный коридор. Поэтому с учеными-экологами и органами власти был проработан вариант изменения границ парка с приданием ему новых необходимых объемов, которые бы улучшали его географическое, экологическое и прочее состояние. Но противникам стройки не нужны были никакие рациональные варианты. Им надо было угробить проект, а потому Валдайский заповедник был избран как аргумент, крайне тяжело преодолеваемый с точки зрения юридического состояния проблемы. Вот на него и налегли».

Автор спросил у Тулаева, почему тогда, по его мнению, часть людей все-таки столь упорно сопротивлялись проекту и искала всяческие зацепки для его блокирования? Чем они руководствовались, ведь во всем мире ВСМ признаются как самый экологически чистый транспорт? Тулаев ответил: «Во-первых, у всякого проекта, тем более масштабного, существуют противники. Это неизбежно. Определенная часть людей

¹ Яблоков А., Тишков А. Указ. соч.

всегда выступает против любого предложения. Второе. Хотя я и не сторонник ссылки на действия каких-то “потусторонних” сил и организаций, но, например, даже министр экономики Е.Г. Ясин в то время говорил, что России не нужно тратить силы и время на создание, например, продукции транспортного машиностроения, поскольку все это уже целесообразнее покупать на Западе. Ну а если говорить непосредственно о той экологической экспертизе, то была группа людей, которые являлись идеологическими противниками и организаторами сопротивления проекту под маской охраны природы. К этой группе был очень близок министр природных ресурсов В.И. Данилов-Данильян. Он вел себя очень аккуратно и публично во время экспертизы не высказывал своего отрицательного отношения к проекту, но на членов комиссии оказывалось просто громадное давление. Когда большинством голосов комиссия одобрила проект, Данилов-Данильян рвал и метал, и ряд сотрудников впоследствии был просто уволен. (Например, секретарь комиссии Ю.Г. Суржинский, человек высокопрофессиональный с точки зрения понимания проблем охраны окружающей среды, абсолютно добросовестный как чиновник.) Причем больше всего министр негодовал лично на Яблокова. Я сам слышал разговор между ними о том, что, мол, ты же обещал провести нужное решение, в чем дело?! Министра буквально бесило, что аргументация Яблокова и его команды во время дебатов не имеет должного веса, абсолютно ненаучна и там нет никакой основы собственно природоохранной, экологической, а есть лишь попытка зацепиться за какие-то недостатки ТЭО или правовой базы с тем, чтобы проект опрокинуть. То есть Данилов-Данильян был возмущен такой слабой работой противников ВСМ. И поэтому сопротивление проекту стало строиться уже на некоей клановости, на том, что там были люди, по своей научной или производственной работе зависимые от Яблокова. Ведь в то время он работал в Совете безопасности и отвечал за экологическую безопасность. Это была в смысле административного ресурса огромная должность. Огромнейшая! Представьте себе, что такое звонки из Совета безопасности страны. Данилов-Данильян, Яблоков — это не были люди, как говорится, с улицы, которые пришли с плакатами. Они обладали большими возможностями. Но те ученые, которые имели самостоятельную позицию — ни один не высказался против проекта. Были, конечно, вопросы, которые требовали своего решения, но при дальнейшем проектировании».

А вот что говорили по поводу рассматриваемой проблемы вскоре после окончания государственной экологической экспертизы ученые. Директор зоологического института, член-корреспондент РАН А.Ф. Алимов констатировал: «Специалисты провели большую работу по оценке воздействия ВСМ на животный мир парка и сделали вывод, что строительство магистрали не окажет на него существенного негативного влияния. Чтобы не перекрывать традиционные пути миграции животных, предлагается устроить на всем протяжении магистрали специальные проходы, в том числе проложить через каждые 400 м трубы для перехода мелких животных. В Европе через миграционные проходы ходят лоси и кабаны, в Америке таким образом были сохранены пути миграции карибу. Существует мнение, что животных могут отпугнуть высокие шумовые эффекты скоростной магистрали. Зоологи считают, что в течении двух недель животные привыкают к новым условиям и перестают обращать внимание на шум. <...> Есть на пути магистрали небольшие участки, где имеются редкие растения, занесенные в Красную книгу. Но и эта проблема решается. По мнению биологов, растения можно сохранить, осторожно перенеся их в более отдаленную часть парка. В оценке воздействия магистрали на природу высказывались крупные ученые из Москвы, Санкт-Петербурга, Новгорода, Твери, в том числе и придерживающиеся весьма зеленых взглядов. В результате многие из них согласились с тем, что строительство ВСМ на территории Национального парка, естественно, с учетом большого количества поправок, не повлечет за собой необратимых для природы последствий»¹.

Директор НИИ географии, академик РАН А.И. Чистобаев заявил: «Проект прохождения ВСМ через территорию Национального парка после рассмотрения всех “за” и “против” выглядит наиболее перспективным. <...> Удивительно, что все внимание сконцентрировалось сейчас вокруг экологических проблем. Я полагаю, что в процессе строительства ВСМ возникнет много проблем, среди которых экологические займут далеко не первое место. Просто экология стала очень удобной разменной монетой, которую каждый использует в своих целях. Если же обратиться к опыту высокоразвитых стран, то можно наблюдать такую картину: в акватории порта плавают лебеди и прекрасно уживаются с современными лайнерами. Можно гармонично сочетать технику и природу. Такое

¹ Стальные магистрали России — высокоскоростное движение // Локомотив. 1998. № 1.

равновесие вполне достижимо и в предложенном проекте. С точки зрения интегральной оценки всех факторов он оптимален»¹.

Главный научный сотрудник Центра независимых экологических экспертиз РАН С.В. Зубарев пояснял: «Через территорию Валдайского парка проходят две железные дороги: Валдай–Крестцы и Старая Русса–Дно, а также шоссейная Санкт-Петербург–Москва. ВСМ по плану должна строиться главным образом в уже существующем транспортном коридоре, и непонятно, о какой заповедности этих мест можно говорить. Тем более что на территории парка существуют ракетные шахты, к которым, естественно, были в свое время проведены все коммуникации. <...> Если говорить о лесах, то на пути магистрали очень незначительный участок заповедного хвойного леса. Сто лет назад весь этот район был распахан и леса практически отсутствовали. После того, как земли забросили, появился молодой, так называемый вторичный лес-березняк, осинники, ольшаник. По мнению крупнейших лесоводов страны, настоящих заповедных лесов на пути ВСМ нет. Высказываются предположения, что строительство ВСМ может привести к нарушению гидрологического режима, однако специалисты Валдайского филиала Государственного гидрологического института, которые, кстати, принимали активное участие в создании национального парка, считают, что если строители учтут рекомендации ученых, то с гидрологическим режимом все будет в порядке. <...> С территории, по которой пройдет магистраль, собирается примерно 1% от общего объема вод, питающих реки, текущие с Валдайской возвышенности. Среднегодовые же колебания водности составляют 15–20%. Эти естественные колебания настолько превосходят те изменения, которые может внести дорога, что говорить об этом просто нелепо. <...> Мне непонятен ажиотаж, возникший вокруг строительства ВСМ. Возможно, здесь пересеклись чьи-то экономические интересы. К экологии все это не имеет ни малейшего отношения. Оценку воздействия на окружающую среду ВСМ проводили авторитетные ученые: ботаники, зоологи, географы, гидрологи, специалисты по почвам и лесам. Их компетенция не вызывает у меня никаких сомнений»².

Представляет также большой интерес и мнение бывшего министра путей сообщения, д. т. н., профессора Николая Конарева, изложенное

им в большой концептуальной статье в 1997 г. с характерным заголовком «Не скрипи, телега в XXI век»: «Из 23 км линии, проектируемой в пределах Валдайского парка, лишь 3,6 км приходится на северную оконечность территории гидрологического заказника. Но по этой территории предусмотрено прохождение трассы эстакадой с точечным касанием поверхности, без землеотвода. Строиться эстакада будет методом надвига мостовых конструкций. Все это обеспечит полное сохранение естественных исторически сложившихся гидрологических и биологических режимов гидросферы и биосферы, правового статуса этих территорий. Остальные же места прохождения трассы — это территории зон обслуживания посетителей парка или принадлежащие различным землепользователям — совхозам, железнодорожным и автомобильным предприятиям, газопроводам, акционерным обществам и т. д. Таким образом, трасса проходит в зоне наиболее интенсивной хозяйственной деятельности, а земли с заповедным режимом в зону влияния ВСМ не попадают вообще. Прохождение трассы ВСМ через парк позволит доставлять сюда посетителей преимущественно без использования автотранспорта, что значительно снизит загрязнение атмосферы в районе парка. Это также обеспечит привлечение так необходимых парку инвестиций для решения генеральной задачи — сохранения и восстановления памятников природы и культуры, экологического просвещения населения»¹.

Безусловно, любопытно выслушать точку зрения и самого разработчика Новгородского варианта Льва Данильчика. Вот что он рассказал автору в 2008 г.: «Даже с высоты уже прошедших лет я думаю, что все-таки правы были, конечно, мы, а не они. Они сумели вовремя двинуться в соответствующие инстанции еще до всего этого и побольше территории назвать заказниками, заповедниками и т. д. Почему мы настаивали на варианте прохождения через Валдайский парк? Во-первых, восточнее действующей железной дороги идти по техническим и экономическим причинам не представлялось возможным. А во-вторых, вот говорят, что через парк вести ВСМ нельзя. А взрывать ракетные шахты там было можно? Мы же предлагали: мужики, что вы сопротивляетесь? Вместо того, чтобы привести все это безобразие в порядок, да еще к тому же получить в три раза большую территорию в виде компенсации занятой под дорогу, вы непонятно чего добиваетесь! Правда,

¹ Стальные магистрали России — высокоскоростное движение // Локомотив. 1998. № 1.

² Там же.

¹ Конарев Н., Казьмин Ю. Не скрипи, телега в XXI век // Гудок. 1997. 7 августа.

однажды директор этого парка сказал мне, что он сначала поверил Большакову и Зайцеву, когда они приезжали и обещали районному руководству построить путепровод над действующей железной дорогой (такая официальная взятка), но поскольку ничего не построили, то он уже этой команде не верит. «Они обещают, но потом ничего не исполняют», — так сказал директор. Видимо, у Зайцева как у начальника Октябрьской дороги не получилось быстро построить этот путепровод, и у РАО ВСМ на такие вещи денег тоже не было. А что касается Яблокова, то, по моему сугубо личному мнению, он часто и много лукавил. Сначала положительную позицию занимал, потом вдруг резко поменял, словно команду определенную получил, и стал уже вести дело просто на срыв проекта, на скандал. А ведь Северо-Западный филиал Академии наук провел свою экспертизу с положительным заключением, а там, наверное, ученые — не глупее других. Если говорить о нашей позиции проектировщиков, то мы по всем высказываемым экологами замечаниям максимально шли навстречу. Вот они все беспокоились о лягушках, что мы нарушаем природу и т. д. Так я же показал им, что на каждом водотоке будет труба и все желающие земноводные преспокойно смогут плыть куда угодно точно так, как они это делают на всех железных дорогах. Если есть пути миграции крупных животных, то и там мы легко сделаем проходы, десятки километров вообще на эстакаде пройдем. Ведь когда мы строили дорогу на Ямале, так нашли же подходы, чтобы олени проходили. Согласовали с оленеводами, все сегодня работает. Когда люди хотят решать вопросы, они всегда договаряются, а вот когда у них заведомая задача провалить проект, тогда ситуация иная. Но в результате все-таки им не удалось это сделать, хотя нервы, конечно, проектировщикам потрепали».

Анатолий Зайцев был в оценке экологов еще более категоричен: «Яблоков же открытым текстом говорил: дайте нам денег, и мы проведем экспертизу. А о чем тут еще серьезно можно говорить-то? Ну не о том же, что лягушки помрут, в самом деле! Мы и без Яблокова знаем, что такое болота, поскольку выросли в лесах. Все якобы научные дискуссии о лягушках — это все отговорки только для одного — получить деньги. При этом в публичном бою Яблоков всегда проигрывал. Поэтому он старался выступать так, чтобы не было оппонентов. По телевидению, например, говорит — ответить некому. А когда были какие-то публичные слушания, там принимались положительные решения. Разумеется, всегда высказывались и конкретные замечания, на которые мы отвеча-

ли, что это будет учтено в проекте. Мы никогда не заводили дело в тупик. Более того, мы им честно говорили, что там-то и там-то заплатим, но тогда, когда получим деньги на создание проекта, когда у нас будет что тратить, а сегодня пока тратить еще нечего».

Валерий Саввов тоже оставался спустя годы непреклонен в своих оценках: «Роль Яблокова в этом проекте, равно как и во многих других, на мой взгляд, такова: он много навредил стране. Он все делал для того, чтобы губить те или иные системные для экономики России проекты. Вот его позиция. Яблоков и его помощник Тишков сделали все, чтобы провалить этот проект. Но так как там в комиссии было много порядочных людей, им не удалось это сделать. В результате с великим трудом было принято положительное решение. Высказанные там рекомендации все были включены в проектирование. Более того, добавленные требования региональных органов также все были включены как обязательные для проекта. То есть выводы этой комиссии самым серьезным образом были систематизированы, приняты, и часть уже в ТЭО вошла, а часть ждет своей очереди, поскольку реального проекта еще нет».

Автор спросил у Саввова, как он относится к такому мнению, что позиция многих воинствующих экологов была все-таки честным выражением своих профессиональных опасений? Он ответил: «Мне трудно в этой связи говорить о какой-либо честности, потому что я такой непорядочности отдельных людей из команды Яблокова просто не встречал в своей жизни. Все наоборот. Там не было никакой честности. Яблоков мог, выступая на заседании, говорить одно и буквально через 10 минут, в зависимости от меняющейся конъюнктуры, уже совсем другое и так несколько раз в течение одного заседания. Подчеркиваю, там никакой честности или порядочности и рядом не лежало. У нас сохранились записи заседаний комиссии, и хотя мы совершенно не намерены когда-либо использовать этот материал, но там хорошо видно, как вели себя эти люди. Что же касается желания ряда ученых получить некое финансирование, то этот момент, безусловно, присутствовал. Но ведь экологическая экспертиза — это платная вещь, и мы платили за нее. Наверное, имеет право на существование такой подход, когда говорят: нам надо изучить этот вопрос, поэтому требуется дополнительное финансирование научных исследований. Но те, кто не был с Яблоковым, так вопрос не ставили и в этом не нуждались. Они профессионально запрашивали у нас те или иные материалы и давали свое заключение. А вот яблоковские люди ничего и не запрашивали, поскольку им было

это не нужно. С Яблоковым была солидарна, например, Злотникова, которая и не скрывала, что ничего не знает о проекте, но он — не пройдет. Как и Яблоков, и Тишков — они проекта не знали. Там происходило так: одни — профессионалы, и работа идет по принципу “вопрос–ответ”. А другие изначально были настроены просто провалить дело и все. Почему? Я думаю, это был их бизнес, когда выполняется определенная поставленная задача. Но что или кто конкретно за этим стоял, я не знаю».

6

Разумеется, и сегодня, спустя годы, тот, кто не симпатизирует планам строительства ВСМ, будет на стороне Яблокова, а кто не то что симпатизирует, а просто нуждается в этой дороге для поездок между столицами, отнесется к деятельности его команды по меньшей мере с чувством глубокой досады.

Наряду с этим, крайне интересным послесловием здесь может служить современная заметка из «Гудка» под заголовком «Наедине с природой», где рассказывается о том, что по особо охраняемой территории саянского природного парка «Ергаки» в Республике Тува пройдет 50 км железнодорожной линии Курагино — Кызыл. Вот этот материал с некоторым сокращением.

«Первоначально проект предусматривал обход природного парка, однако его руководство, получив гарантии безопасности природного разнообразия “Ергаков”, разрешило строительство на своей территории”, — говорит заместитель руководителя Сибирского отделения Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир Артемченко. Благодаря этому общая протяженность линии сократится с 459 км, предусмотренных первоначальным проектом, до 403 км.

Как сообщила “Гудку” пресс-секретарь “Ергаков” Лариса Голубь, проходящие по парку пути обнесут специальной вольерной сеткой. Ограждения нужны для того, чтобы животные не вышли на пути, где их может сбить поезд. “А чтобы звери могли свободно передвигаться по заповеднику, здесь специально построят несколько масштабных переходов — мосты над путями шириной 40–60 м. Их засыплют землёй и засадят деревьями и кустарниками, чтобы животные чувствовали себя спокойно”, — говорит Лариса Голубь.

Директор парка “Ергаки” Владимир Рыженков отмечает, что подобные переходы — распространённая практика в Канаде, где железные дороги часто проходят через заповедники. “Я специально осматривал природные парки этой страны, весьма сходной с Россией по климату. Там железнодорожные пути проложены давно, и они не несут вреда ни животному, ни растительному миру”, — говорит он.

Более того, железная дорога даже поможет природному парку. Туристам будет легче добираться до Ергаков — в районе Буйбинского озера планируется построить станцию и визит-центр. А жители поселка Арадан, расположенного в парке, получают работу.

Между тем Красноярская магистраль сделала проектировщику строительства будущей линии ООО “Севзаптранспроект” ещё одно экологическое предложение — электрифицировать трассу (пока проект ее строительства предполагает тепловозную тягу). Это не только выгодно дороге, основу тягового парка которой составляют электровозы, но и положительно скажется на сохранении природного баланса. Параллельно с решением вопроса о тяге будут рассматриваться предложения строительства вторых путей в месте примыкания ветки к Транссибу.

Проект строительства сплошных прямых путей поддержан правительством Тувы и администрацией Красноярского края. Ведь благодаря железной дороге Тува сможет вывозить коксующиеся угли с Элегестского месторождения, запасы которого составляют около 900 млн тонн. “Красноярский край граничит с Тувой, и прокладка трассы от Курагино на юг — сфера наших интересов. Любые крупные проекты в Хакасии, Туве глохнут по одной и той же причине: нет коммуникаций. А если дорогу построят, мы сможем разрабатывать богатые месторождения”, — говорит министр транспорта и связи правительства Красноярского края Александр Ядов¹.

Приведенная в заметке информация, конечно, самым наглядным образом показывает, чего стоили все экологические препирательства вокруг ВСМ Санкт-Петербург–Москва. Если гипотетически отбросить любые меркантильные или «потусторонние» предположения, то остается лишь эгоистичное упрямство изначально настроенных на деструктив людей.

¹ Гудок. 2009. 21 января.

Глава VII

Все дело — в яме

Бывали хуже времена, но не было подлей.

Николай Некрасов, русский поэт

Как только появляется, наконец, возможность
свести концы с концами, кто-то отодвигает конец.

Герберт Гувер, президент США

Когда камень падает на кувшин, горе кувшину.
Когда кувшин падает на камень — горе кувшину.
Всегда, всегда горе кувшину.

Лион Фейхтвангер, немецкий писатель

1

После эпопеи с экологической экспертизой работа над проектом ВСМ была продолжена. Напомним, в начале 1996 г. запустили основной инвестиционный механизм проекта — выпуск облигаций. Привлеченные средства направлялись на финансирование работ по проектированию ВСМ, строительству первых объектов и других субпроектов, осуществляемых РАО ВСМ.

В августе 1996 года министром путей сообщения вместо Геннадия Фадеева стал Анатолий Зайцев. При этом начальником Октябрьской дороги был назначен Вадим Морозов, который соответственно стал и председателем Наблюдательного совета РАО ВСМ. (Так же и в 1998–2000 гг. его возглавлял начальник ОЖД Александр Кузнецов, после чего с середины 2000 г. эта традиция была нарушена и председателем совета был приглашен Алексей Большаков.)

Впоследствии Владимир Тулаев отмечал, что главы Наблюдательного совета играли весьма весомую роль в жизни ВСМ. «Они участвовали в принятии всех принципиальных и значимых решений. На совете директоров мы регулярно обсуждали все проблемы реализации проекта, так что стратегическое руководство они осуществляли в полной мере. Особенно я отметил бы роль Зайцева и Морозова. Не реже чем раз в две недели или по обстоятельствам я являлся в управлении дороги и докла-

дывал, как идут дела», — рассказывал впоследствии генеральный директор РАО ВСМ.

Зайцев пробыл министром недолго и 14 апреля 1997 г. его сменил Николай Аксененко. Находясь во многом под влиянием Фадеева, он тем не менее фадеевского отвращения к РАО ВСМ не испытывал, однако и сколько-нибудь родным оно для него тоже не являлось (в отличие от многочисленных других его собственных детищ, начиная от компаний-операторов подвижного состава и заканчивая ТрансТелеКомом, ТрансКредитБанком, БСК и др.) В декабре 1997 года на одной из пресс-конференций Аксененко так выразил свое отношение к ВСМ: «Реальные экономические условия и действительная необходимость в создании между Москвой и Санкт-Петербургом высокоскоростной железнодорожной магистрали возникнут только к 2005–2006 годам. <...> Хотя, конечно, уже сейчас высокоскоростные магистрали между различными регионами России были бы нелишними, учитывая рост динамики экономических связей между субъектами Федерации. <...> ВСМ создают пассажирам дополнительные удобства, они более отвечают требованиям экологической безопасности. Но в настоящий момент нет экономических условий для начала строительства Высокоскоростной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом»¹. Тем не менее, как свидетельствовал Тулаев, Аксененко всегда достаточно активно откликался на конкретные вопросы проекта, особенно по высокоскоростному поезду «Сокол».

19 июня 1997 г. проект ВСМ рассматривался на заседании Государственной думы и был признан большинством голосов «целесообразным». Такое решение было большим положительным моральным стимулом для РАО ВСМ. Что же касается материальных ресурсов, то к 1997 г. у компании насчитывалось уже порядка 400 млрд руб. капитала, полученного путем продажи акций², и 360 млрд руб., вырученных после двух траншей облигационного займа (29 февраля и 3 октября 1996 г.)³. Это позволяло продолжать работы над проектом. Осенью 1996 г. прошло разминирование территории на трассе Санкт-Петербург–Новгород. На участке в 200 км работали 6 тыс. саперов, и всего было обезврежено несколько тысяч взрывоопасных предметов немецкого и российского

¹ РИА «Новости». 1997. 29 декабря.

² Гудок. 1997. 7 февраля.

³ Октябрьская магистраль. 1997. 8 февраля.

производства. Предполагалось, что вслед за ними выйдут тысячи рабочих, которые займутся в первую очередь строительством поселка Мельниково¹. Также к этому времени с использованием спутниковых технологий был создан опытный участок специализированной высокоточной геодезической сети 13–26 км. Кроме того, началось освоение площадки будущего депо «Обухово», предназначенного для обслуживания поездов «Сокол», велись работы по созданию перевалочной базы грунта в район станции Стекольная, на 43 км будущей трассы².

11 июля 1997 г. РАО ВСМ и испанская компания «ИНЕКО» (проектировавшая ВСМ Мадрид–Севилья) подписали контракт на выполнение проектных работ на участке Санкт-Петербург–Новгород. «ИНЕКО» была избрана генеральным проектировщиком линии после проведения конкурса, в котором участвовали 5 претендентов, в том числе одна российская компания. Одним из условий тендера являлось привлечение инвестиций, и была достигнута договоренность, что испанский банк «Сантандер» выделит кредит, который покроет 85% расходов на проектирование³.

Также в это время была разработана специальная информационная среда проектирования — цифровой банк данных, который содержал все исходные данные по трассе строительства (топографо-геодезическую основу, данные полевых инженерных изысканий, экологические параметры и т. д.). Были созданы цифровые модели местности, разработаны последовательные проектные решения по путевому комплексу ВСМ, определены объемы работ по утвержденным для данной стадии проектным решениям, сопоставлены и избраны их варианты, разработаны схемы генерального плана и планов путевого развития депо «Обухово», станций Жаровская и Мельниково. (В 2001 году эти и другие работы по проекту ВСМ были приостановлены из-за отсутствия финансовых средств.)

Однако главным субпроектом данного периода являлось строительство Транспортно-коммерческого центра (ТКЦ) рядом с Московским вокзалом в Санкт-Петербурге, которое как раз и дало затем основной материал для демонизации как РАО ВСМ, так и всего проекта Высоко-

скоростной магистрали в целом. Букашки и козявки Валдайского парка были теперь забыты, и недругами дороги стал формироваться новый разоблачительный миф о вырытой для отвода глаз «яме», пропавших миллионах и обкраденном государстве. Что же произошло на самом деле?

2

Как известно, любая железная дорога начинается с вокзала, который всегда является не только транспортным объектом населенного пункта, но еще и нередко его архитектурной достопримечательностью, а также — коммерческим центром. Именно на вокзале для прибывающих пассажиров начинается знакомство с городом и удовлетворение их всевозможных нужд. Поэтому вряд ли стоило удивляться и даже раздражаться по поводу того, что строительству вокзалов ВСМ в ее конечных пунктах уделялось повышенное внимание: ведь именно они должны были стать одними из наиболее рентабельных бизнес-единиц всего магистрального комплекса и начинать давать доход еще задолго до завершения всего проекта.

В связи с этим проект Транспортно-коммерческого центра в Санкт-Петербурге предусматривал отнюдь не пару железнодорожных касс с бачком для кипяченой воды в коридорчике (как это, наверное, хотели бы видеть скромняги-экологи), а включал в себя 11 сооружений, в том числе железнодорожный терминал (19% от общей стоимости, более 30 тыс. кв. м), гостиницу на 350 мест, шесть офисных зданий, в том числе управление РАО ВСМ, автопаркинг на 2,5 тыс. машин, магазины, кафе и т. д. Общая площадь комплекса составляла 153,6 тыс. кв. м на территории 5,2 га в районе Московского вокзала на Лиговском проспекте. Проектная стоимость ТКЦ оценивалась в \$ 366,7 млн. При этом предполагалось, что РАО ВСМ выделит \$166,7 млн из облигационных займов, а \$ 200 млн возьмет в кредит у иностранных банков. Земельный участок для строительства был передан РАО ВСМ в бессрочное пользование¹.

¹ Здесь и далее финансовые данные по строительству ТКЦ приводятся по: Отчет Счетной палаты по проверке использования иностранных займов и кредитов, привлеченных под гарантии Правительства РФ для реконструкции, сохранения и развития исторического центра в г. Санкт-Петербурге, в администрации г. Санкт-Петербурга, Фонде инвестиционных строительных проектов и РАО «Высокоско-

¹ Гудок. 1996. 17 октября.

² РАО ВСМ: первые пять лет // Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск.

³ Октябрьская магистраль. 1997. 12 июля.

Поскольку впоследствии проект ТКЦ был самым беззащитным образом оболган, проследим процедуру его реализации подробно, чтобы, прежде всего, показать: все делалось исключительно публично, гласно, коллегиально и с полным соблюдением всех установленных правовых норм. Проектированием ТКЦ занималась британская компания «НОК International Limited» (русская транскрипция «Эйч-Оу-Кей») с привлечением на условиях субподряда с российской стороны ОАО «ЛенНИИпроекта». Уже в 1994 г. с эскизным проектом нового вокзала была ознакомлена общественность. Главный архитектор Санкт-Петербурга, председатель Комитета мэрии по градостроительству и архитектуре Олег Харченко охотно давал интервью, в которых не скрывал своего удовлетворения от проекта и, например, рассказывал, что поезда будут отправляться и прибывать от 4 платформ, опущенных на глубину 3 м. Над ними расположится главное вокзальное здание. Его высота по питерским архитектурным канонам не превысит 24 м, а здания в глубине комплекса будут повыше — до 30 м. Основной блок увенчает стеклянная кровля. Харченко отмечал, что в соответствии с европейским современным опытом первый и второй этажи займут магазины, кафе и сервисные службы, наверху расположатся офисы. Основой композиции должна была стать гостиница в форме подковы для завершенности новой городской площади. При этом задумка состояла в том, что новая площадь полукруглой формы будет символизировать гостеприимство хозяев¹. Весь комплекс был выдержан в петербургском стиле и просто завораживал своей элегантой красотой.

10 августа 1995 г. Минэкономики России в своем письме № 2203-П в адрес Правительства РФ сообщило, что оно «рассмотрело проект РАО ВСМ на строительство вокзального комплекса в Санкт-Петербурге и его поддерживает». В январе 1996 г. предложенную концепцию ТКЦ одобрил Градостроительный совет Санкт-Петербурга. 27 июня 1996 года было издано специальное Распоряжение Правительства РФ № 1016-р о привлечении кредита \$ 200 млн в Великобритании для строительства ТКЦ (одобренное затем постановлением Государственной думы от 23 июня 1997 года № 1612-III Д). При этом в финансово-экономиче-

ском обосновании проекта указывалось, что возврат кредита обеспечивается за счет прибыли в 2010 году. Общий годовой доход от работы Транспортно-коммерческого центра прогнозировался на уровне \$ 40 млн в год.

В июне 1996 г. в Санкт-Петербурге состоялся международный семинар «Градостроительные решения по вводу высокоскоростных магистралей в крупные города и размещению вокзальных комплексов». Из зарубежных гостей в нем приняли участие представители профильных компаний Франции, Италии, Испании и Великобритании. Олег Харченко, в частности, сказал: «Я с удовлетворением наблюдаю, как развивается этот проект и как из ничего, практически с нуля, такая серьезная команда специалистов привела его в состояние, когда уже очень многие параметры определились достаточно ясно и четко. В самом начале деятельности для нас не было вопроса — делать или не делать этот проект, помогать или не помогать, мы однозначно включились в работу и прилагали максимум усилий для того, чтобы проект развивался как можно быстрее. В то же время мы очень критично смотрели на каждую фазу его развития»¹.

2 июля 1997 г. положительное заключение по проекту дала Главгосэкспертиза России. А 25 сентября было подписано положительное заключение Управления государственной вневедомственной экспертизы администрации Санкт-Петербурга. За основу проверочного расчета цены контракта на строительство ТКЦ было принято сравнение контрактных цен с данными строительных справочников США («Means Building Construction Cost Data», 1997, «Means Square Foot Costs», 1997), Великобритании («Spon's», 1990) и контрактные цены объектов, построенных при участии ГП/ВО «Внешстройимпорт». По заключению фирмы «Инстрой» (Россия), цены контракта находились на среднем мировом уровне.

14 октября 1997 года между Банком Внеэкономической деятельности СССР (Внешэкономбанк) с российской стороны и Департаментом гарантий по экспортным кредитам (Export Credit Guarantee Department, Великобритания), а также банками Indosuez Finance (UK) Limited и Schweizerischer Bankverein (Deutschland) AG с британской стороны было заключено кредитное соглашение. А 21 октября между РАО ВСМ,

ростные магистрали» // Бюллетень Счетной палаты РФ. 2002. № 3. www.ach.gov.ru/bulletins/2002/3-10.php

¹ Гудок. 1994. 21 октября.

¹ Вокзал ВСМ в центре города: проверено мировым опытом // Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск.

администрацией г. Санкт-Петербурга, Минфином России и Внешэкономбанком был подписан договор поручительства (долговое обязательство) № 242-1-4-28. Кредит на сумму \$ 200 млн предоставлялся Внешэкономбанку (для РАО ВСМ) под 7,3% годовых на 10 лет с отсрочкой погашения на 3,5 года с момента открытия кредитной линии.

То есть сделка заключалась под гарантии Правительства России в лице Министерства финансов, причем первоначально предполагалось, что контргарантом выступит Санкт-Петербург. Город должен был ручаться Минфину, что РАО ВСМ вернет кредит с процентами, а тот в свою очередь гарантировал возратить все сполна кредиторам через Внешэкономбанк. Однако вышло так, что хотя губернатор Санкт-Петербурга Владимир Яковлев и поставил свою подпись под Договором, но Законодательное собрание этот акт не утвердило и деньги в бюджете города на данные цели никогда не предусматривались. Это привело впоследствии ко всяческим недоразумениям и тяжбам.

Также важно отметить, что в соответствии с достаточно распространенной практикой предоставления международных займов, условия британского кредита предусматривали использование \$ 179 млн на закупку товаров и услуг из Великобритании — главным образом оборудования для будущих гостиниц и офисов. Общая сумма контракта, обслуживаемого Внешэкономбанком по данному проекту, вместе с процентами и страховыми накрутками составила \$ 270,4 млн.

11 сентября 1997 года между РАО ВСМ и компанией Taylor Woodrow International Limited and Skanska Construction Company Limited был заключен контракт на строительство комплекса зданий ТКЦ. Срок строительства по условиям контрактов определили в 42 месяца. Строительство началось 17 ноября 1997 года.

До начала основных работ по ТКЦ за счет собственных средств РАО ВСМ выполнило комплекс работ по освобождению территории строительства, включающий расселение и снос зданий жилого и нежилого фонда, вынос инженерных коммуникаций. При этом было расселено 306 жильцов из 4 жилых домов. Для этой цели РАО приобрело в новых домах 155 квартир, на что было затрачено 20 млрд руб.¹ Любопытно, что в числе других зданий был снесен и Дворец культуры железнодорожников Санкт-Петербург-Московского отделения ОЖД, против чего

¹ РАО ВСМ: первые пять лет // Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск.

железная дорога не возражала. Также были разработаны проект и рабочая документация на весь объем строительно-монтажных работ, создана инфраструктура, включая закупку всего необходимого.

Далее на объекте велись основные строительно-монтажные работы. В частности, в 1997 — первой половине 1998 гг. были выполнены земляные работы по котловану и его ограждению, сооружение свайного поля, бетонирование монолитных фундаментов, арматурные работы, полимерная изоляция сооружений. Помимо генподрядчика, к работам привлекались также компании «Солетанш Баши» (Франция), «Гео-строй», «Ленпромстрой» и др. При этом были созданы запасы строительных материалов и металлических конструкций для объектов I и II фаз строительства.

3

Первый гром грянул в середине 1998 года, совершенно неожиданно для РАО ВСМ и всех сторонников проекта. 1 июля Президент Ельцин подписал Указ № 756 «О признании утратившими силу некоторых указов Президента РФ». В нем было всего несколько слов: «Признать утратившими силу Указ Президента РФ от 13 сентября 1991 г. № 120 “О создании высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва” и пункты 2 и 3 Указа Президента РФ от 17 июля 1992 г. № 786 “О строительстве высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва и организации производства электроподвижного состава”». И все.

Что, зачем, почему, откуда? Этого никто не знал. Во-первых, сначала было совершенно непонятно, кто и с какой целью подготовил и провел этот Указ. Например, Тулаев об этом даже по прошествии десяти лет ничего не мог сказать определенного, предполагая лишь, исходя из некоторых данных, что одним из активистов «лихого» дела являлся «отец российской Конституции» Сергей Шахрай, работавший с декабря 1996 г. по июнь 1998 г. полномочным представителем Президента РФ в Конституционном суде. «Данный Указ не имел никаких согласований, которые были необходимы. Это плод интриг», — констатировал впоследствии Тулаев. Во-вторых, документ сам по себе являлся крайне невнятным, поскольку из него не было ясно, что же теперь надлежит делать с проектом высокоскоростной дороги, и РАО ВСМ было вынуждено обра-

щаться в правовое управление администрации Президента за разъяснениями.

Идейные противники ВСМ вовсю ликовали, а те, кто всегда держит нос по ветру, мгновенно воспользовались прекрасной возможностью начать пинать теперь, как видно, лежачего, выказывая свою всеподданнейшую преданность. Московские газеты не поскупились на эпитеты и образы, публикуя комментарии под заголовками типа «Российский проект приказал долго жить», «Непостроенная магистраль обошлась в 500 млн долларов», «РАО ВСМ теперь вне закона?» и т. п. Визгливой радости «зеленых» просто не было конца, при этом все полагали, что проект однозначно закрыт. «В ситуации, когда само строительство ВСМ Президентом признано нецелесообразным, оставление за <...> акционерным обществом [РАО ВСМ] права пользования землей, зданиями, сооружениями, находящимися в федеральной, муниципальной и иной собственности, является нелогичным и выглядит довольно странно», — рассуждали, например, в «Экоюрисе»¹.

Правда, пыл злорадствующих несколько охладило сообщение пресс-службы Президента России, где указывалось, что издание Указа № 756 связано с фактическим исполнением Указа № 120, а также в связи с принятием нового законодательства, регулирующего проблемы землеотвода под ВСМ. Руководитель Центра по связям с общественностью РАО ВСМ Игорь Киселев и вовсе был со звонившими журналистами подчеркнуто бодр и утверждал, с удовольствием перефразируя Марка Твена, что слухи о смерти проекта сильно преувеличены и это всего лишь наведение порядка в делопроизводстве².

Вскоре РАО ВСМ устроило пресс-конференцию, на которой дало свое разъяснение Указа, основанное на информации, полученной из администрации Президента. В распространенном пресс-релизе в частности говорилось: «Часть пунктов Указов 1991 и 1992 гг. потеряла актуальность, в частности, предоставление налоговых и других льгот, которыми никогда не пользовалось РАО ВСМ, входит теперь в компетенцию законодательных органов. Известно, что в связи с фактическим исполнением правовых актов разового конкретного характера такие правовые акты утрачивают силу. Именно это и подтверждено Указом от 1 июля

1998 г. № 756. В отношении Указа от 17 июля 1992 г. № 786 следует учитывать, что принятыми за последние годы федеральными законами определен порядок отношений в сфере землепользования, владения собственностью, охраны окружающей среды и др., в силу чего отпала необходимость в пунктах 2 и 3 данного Указа, поэтому они признаны утратившими силу». При этом руководители РАО ВСМ подчеркивали, что преамбула Указа № 786 о необходимости строительства магистрали и участия государства в этом проекте остается неотмененной, то есть вполне действующей.

Одновременно прозвучали и заявления губернатора Санкт-Петербурга Владимира Яковлева, а также ряда депутатов ЗАКС, что Высокоскоростная железная дорога, и в частности Транспортно-коммерческий комплекс на Лиговке, будут строиться несмотря ни на что. Также было обращено внимание на то, что непременно продолжится строительство высокоскоростного поезда «Сокол» и другого электроподвижного состава.

И тем не менее Указ № 756 имел для проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва крайне негативное значение. Он бил наповал прежде всего по широкому общественному мнению. Если ранее к стройке относились по-разному, но тем не менее она считалась все-таки в какой-то степени президентской, государственной, то теперь всем был дан мощный, просто убийственный сигнал: президенту эта ВСМ просто ехала-болела. Притом, разумеется, подавляющее большинство публики было совершенно не намерено разбираться с юридическими крючками и пунктами, а осталось в полной уверенности, что отныне данная лавочка по крайней мере неактуальна, а вообще-то, кажется, и однозначно прикрыта.

4

Вместе с тем, как известно, пришла беда — отворяй ворота. В августе 1998 года в России был объявлен дефолт, то есть отказ правительства платить по своим долгам, нарушивший множество финансовых деловых схем, в том числе и работу РАО ВСМ. Напомним, что для финансирования своей деятельности компания в 1996–1998 годах выпускала в обращение именные купонные облигации, которые были гарантированы Правительством РФ. Всего было размещено 6 выпусков на общую сумму 1392 млн руб., причем первые 3 уже были погашены.

¹ EcoNews. 1998. № 135. 17 октября. <http://www.iephb.nw.ru/econews/deponent/content.htm>

² Октябрьская магистраль. 1998. 3 июля.

При проведении же в сентябре 1998 года аукциона по размещению облигаций 7-го транша заявок на их приобретение не поступило, и сбор средств не состоялся, а облигации в полном объеме были аннулированы.

РАО ВСМ осталось без привлеченного капитала еще до того, как построило что-либо, способное самостоятельно зарабатывать деньги и давать доход. То есть основной инвестиционный механизм проекта, определенный Постановлением Правительства РФ от 15 июня 1994 г. № 671 «О финансовой поддержке государства в создании высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва», был разрушен, процесс финансирования проекта прерван и уже больше не возобновлялся. При этом владельцы облигаций трех последних выпусков, естественно, все равно требовали своих денег, и РАО ВСМ оказалось в катастрофической долговой яме, выпустить из которой его могло только государство, но абсолютно не спешило это делать. Получилась любопытная ситуация: государство гарантировало РАО ВСМ работу инвестиционного возвратного механизма, но само себя вдруг объявило банкротом, неспособным платить свои собственные долги, не говоря уже о тех, которые теперь появились в РАО ВСМ, причем дважды благодаря государству: во-первых, потому что оно само запустило этот механизм, во-вторых, потому что объявило себя несостоятельным.

В связи с этим в октябре 1998 года работы по строительству ТКЦ были остановлены ввиду невозможности финансировать российскую часть контрактов и вообще что-либо строить в условиях нарастающего долга перед владельцами облигаций. У Московского вокзала к этому времени оказалась типичная незавершенка. То есть одна часть денег из английского кредита была потрачена на материалы и строительные работы, другая — на выплату страховок, и оставшаяся часть была теперь только источником расходов, потому что отдавать-то нужно было всю взятую сумму полностью, да еще и с процентами.

Практически сразу после дефолта начались тяжбы с гарантиями по кредиту. Законодательное собрание Санкт-Петербурга наотрез отказалось от утверждения подписанного губернатором кредитного соглашения, и Правительство пошло городу навстречу. Его Распоряжением от 20 декабря 1998 г. № 1837-р были внесены изменения в старое Распоряжение от 27 июня 1996 г. В частности, вместо администрации Санкт-Петербурга контрагентом возврата кредита была назначена Октябрьская

железная дорога, которой должны были передаваться акции РАО ВСМ, принадлежавшие Санкт-Петербургу. Однако МПС сначала в письме от 4 декабря 1998 г. № 711пр, подписанном Аксененко, полностью согласилось с таким вариантом, а 15 июля 1999 г. отказалось от своих обязательств, направив в адрес Минфина письмо № 211–718, где сообщалось, что министерство «не принимало участие в реализации проекта строительства ТКЦ, поскольку потребности в перевозках и обслуживании пассажиров с учетом перспективы на 10–12 лет в полном объеме будут удовлетворяться действующими мощностями Московского вокзала г. Санкт-Петербурга»¹. (Впоследствии эта история с питерским поручительством закончилась следующим образом. Минфин все-таки посчитал, что раз договор подписывал губернатор Санкт-Петербурга, то деньги нужно взыскать с бюджета города, и в начале 2004 года подал соответствующий иск в Арбитраж. Однако с октября 2003 года губернатором была уже Валентина Матвиенко, не имевшая к этому кредиту никакого отношения. В феврале 2004 года администрация города подала встречный иск на Минфин и 22 октября 2004 года Арбитражный суд решил дело в пользу Санкт-Петербурга. Более того, он принял решение о признании недействительным договора поручительства по кредиту РАО ВСМ, подписанного Яковлевым, Минфином и ВЭБ.)

Ситуация с возникновением в самом центре Санкт-Петербурга оголожденного котлована и зависшего кредита, естественно, не могла считаться нормальной, и этот вопрос неоднократно рассматривался в Правительстве. В течение 1999–2001 гг. имелось 25 его различных поручений по этому поводу, в том числе и во исполнение поручения Президента В.В. Путина от 30 августа 2000 г. № Пр-1752 об ускорении подготовки необходимых документов по строительству ТКЦ. Однако никаких практических мер по ним принято не было, так как основной вопрос, связанный с возобновлением строительства, — источник финансирования российской части затрат, не решался. Частично дело начало сдвигаться с мертвой точки тем, что в Федеральном бюджете на 2001 год была предусмотрена передача в государственную собственность незавершенного строительства ТКЦ в счет обязательств РАО ВСМ.

¹ Это явное влияние на Н.Е. Аксененко пришедшего в марте 1999 г. начальником Московской железной дороги и членом коллегии МПС Г.М. Фадеева, который уже на апрельской коллегии подверг проект ВСМ и «Сокола» уничтожающей критике (см. его собственные слова в главе «Песня о «Соколе»).

Между тем в 2001 году наступил срок выплат по британскому кредиту, и Внешэкономбанк осуществил две проплаты — 2 мая и 1 ноября 2001 г. — в пользу Credit Agricole Indosuez за счет средств федерального бюджета в размере \$ 22,4 млн в счет основного долга и \$ 4 млн — по процентам. У РАО ВСМ помимо обязательств по трем последним облигационным займам появился долг перед бюджетом еще и по британскому кредиту.

В октябре–ноябре 2001 года Счетная палата РФ провела комплексную проверку расходования государственных средств в связи с предстоящим в 2003 году празднованием 300-летия Санкт-Петербурга. В поле ее зрения попал и Транспортно-коммерческий центр, хотя официально он в перечне объектов строительства, определенных Указом Президента РФ от 31 августа 1998 г. № 1004 «О 300-летию основания г. Санкт-Петербурга», не значился.

Как сообщалось в отчете Счетной палаты, на момент проверки из кредитных средств РАО ВСМ было использовало \$49 млн, плюс \$ 9,7 млн составили капитализированные проценты, то есть в сумме кредитный долг достиг \$ 58,7 млн, из них \$ 27,5 млн уже перед федеральным бюджетом. В целом же с учетом внутренних заимствований, включаемых в состав государственного долга, общая задолженность РАО ВСМ перед федеральным бюджетом по состоянию на 5 ноября 2001 г. составляла \$ 64,3 млн. При этом по балансу за РАО ВСМ числились долгосрочные финансовые вложения в размере 35,5 млн руб. и дебиторская задолженность на сумму 467,6 млн рублей (порядка \$ 15 млн). То есть дебет-кредит был отрицательный. Аудиторы Счетной палаты в связи с этим даже сделали следующий вывод: «Проверкой установлено, что продолжение строительства ТКЦ по первоначальному проекту, с учетом финансового состояния РАО ВСМ, которое можно характеризовать как банкротство (общество не выполняет свои обязательства по погашению кредита и облигационного займа перед федеральным бюджетом), не представляется возможным». Отсюда, наверное, потом пошло неверное мнение о «банкротстве» РАО ВСМ, хотя оно эту процедуру никогда не проходило.

В отчете содержалось достаточно много всяческих нареканий в адрес РАО ВСМ, но в своем официальном информационном сообщении самой же Счетной палате удалось ужать их до следующего вида: «В ходе проверки было установлено, что инвестиционный кредит Великобритании в сумме \$ 200 млн, привлеченный под гарантию Правительства РФ для

финансирования строительства Транспортно-коммерческого центра в Санкт-Петербурге, был предоставлен РАО “Высокоскоростные магистрали” без заключения соответствующих федеральных органов о его эффективности и экономической целесообразности. РАО ВСМ не осуществляло погашение основного долга, уплату процентов и комиссий по привлекаемому кредиту. В настоящее время задолженность РАО перед федеральным бюджетом составляет \$ 64,3 млн, в том числе просроченная — \$ 27,5 млн»¹. Кому именно Счетная палата адресовала это обвинение — самим российским властям, дававшим разрешение на сделку, или РАО ВСМ, оказавшемуся заложником государственной политики, — осталось неясным.

Однако материалы Счетной палаты были направлены в числе прочих адресов в Генеральную прокуратуру РФ, и 1 апреля 2002 года та возбудила уголовное дело «по факту незаконного получения государственного целевого кредита и его использования не по прямому назначению в ходе сооружения Транспортно-коммерческого центра в Санкт-Петербурге». Правда, абсолютно ничего страшного потом из этого надуманного дела противникам ВСМ получить не удалось.

Впоследствии Владимир Тулаев так прокомментировал эту ситуацию: «Мы регулярно проверялись профильными подразделениями Счетной палаты. При этом РАО ВСМ курировал аудитор Михаил Иванович Бесхмельницин, про которого любой причастный скажет, что это честнейший человек, никогда, что называется, копейки не взявший. Однако вдруг в 2001 году к нам совершенно неожиданно приехала проверка, которая была из непрофильного подразделения Счетной палаты. Эти люди никогда не имели никакого отношения к проекту ВСМ и не знали, естественно, сути предмета. После проведения этой работы возник ряд замечаний, которые были переданы для проверки Генпрокуратуре. Такая работа была проведена силами ГУВД Санкт-Петербурга и Генпрокуратуры, а затем это дело затребовало к себе МВД и его полностью завершило. В результате родилось огромное количество доказательств по оценке сомнений Счетной палаты. Это был анализ документов, проведение экспертиз институтами и организациями, опросы свидетелей во всех причастных ведомствах и т. д. Огромное количество бумаг — два

¹ Информационное сообщение Управления информации и общественных связей Счетной палаты. 28 декабря 2001 года. <http://www.ach.gov.ru/news/archive/list/show/?1372>

столба по полтора метра высотой. По результатам проверки было принято решение о том, что оснований для возбуждения уголовного дела не существует. Вот и все. Это внешняя сторона вопроса. В действительности у меня есть, конечно, совершенно достоверное понимание того, что именно происходило на самом деле, но это уже не для печати».

Интересно, что в это же время, то есть в начале 2002 года, была предпринята попытка выселить РАО ВСМ из занимаемых им помещений на пл. Островского, 9¹. Ввиду того, что в 1999–2001 годах компания не перечисляла за них арендную плату (которой набежало 700 тыс. руб.), КУГИ обратился в арбитраж с иском о взыскании необоснованного обогащения, процентов, а также о выселении компании из данного офиса. В марте 2002 года по этому делу состоялось решение: долги были взысканы, но в остальной части Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа с доводами КУГИ не согласился.

Что касается долгов РАО ВСМ непосредственно перед держателями облигаций, то здесь гарантийные обязательства Минфина перед инвесторами росли и в течение сентября 1998 года — января 2001 достигли 1,1 млрд руб. (\$ 38 млн), в том числе по основному долгу — 801 млн руб. и по выплате купонного дохода — 303 млн руб. В результате непосредственно за счет собственных средств РАО ВСМ было погашено обязательств на общую сумму 130 млн руб. и за счет предоставленной ему в 1999 году Минфином бюджетной ссуды — 80,9 млн руб. В 2001 году погашение осуществлялось только за счет средств федерального бюджета. В результате, в целом за счет государственных денег в 1999–2001 годах было оплачено облигационных обязательств на общую сумму 894,7 млн руб. (более \$ 30 млн). При этом неоплаченная задолженность перед владельцами облигаций оставалась еще в размере 209,2 млн руб. Таким образом, общий размер задолженности РАО ВСМ в части внутренних долговых обязательств перед бюджетом с учетом начисленных штрафных санкций составил в 2001 году 1,26 млрд руб. (\$ 43 млн).

В результате было принято решение в счет погашения задолженности РАО ВСМ бюджету передать незавершенное строительство ТКЦ в федеральную собственность. 29 декабря 2001 года на сей счет было издано специальное Постановление Правительства № 912 «О передаче в федеральную собственность незавершенного строительства Транс-

портно-коммерческого центра в г. Санкт-Петербурге». 30 сентября 2002 года был заключен соответствующий договор, и 23 октября фактическая передача многострадальной «ямы» состоялась¹. 25 декабря 2002 года Минфин РФ известил РАО ВСМ о списании задолженности перед федеральным бюджетом в размере 2,73 млрд руб. (\$ 95 млн). При этом передача незавершенного строительства Транспортно-коммерческого центра привела к разовому уменьшению валюты баланса РАО ВСМ более чем на 60 процентов².

Однако полностью рассчитаться с бюджетом РАО ВСМ все равно не удалось, и в результате всех зачетов и расчетов на нем еще оставался долг порядка 1 млрд рублей³. В 2003 году компания предлагала различные варианты его погашения путем передачи в федеральную собственность имущества, относимого к объектам интеллектуальной собственности (научно-технические разработки по ВСМ и поезду «Сокол»), но безрезультатно.

5

Поначалу после дефолта руководство РАО ВСМ еще боролось. Например, в обращении к акционерам генерального директора Владимира Тулаева в Годовом отчете за 2000 год говорилось следующее.

«Отчетный 2000 год прошел для РАО «Высокоскоростные магистрали» в напряженной и непростой работе. Общество поставило перед собой сложнейшие задачи по реализации масштабных проектов, связанных с созданием высокоскоростных поездов, а также другой современной техники для нужд железнодорожного транспорта. Уверен, что

¹ Весной 2004 года был проведен конкурс по заключению инвестиционного контракта на право реализации инвестиционного проекта завершения строительства Торгово-коммерческого центра. Его основными условиями являлись обязательства инвестора вложить в строительство не менее \$ 304 млн, построить не менее 150 тыс. кв. м площадей до конца 2008 года и передать в собственность Российской Федерации 22% от общей площади нового объекта. Конкурс выиграла девелоперская фирма «Строительная компания Бриз», созданная группой инвесторов во главе с холдингом «Веда».

² Годовой отчет РАО ВСМ за 2002 г.

³ Отчет Счетной палаты о результатах проверки состояния реорганизации, урегулирования и реструктуризации долговых обязательств перед федеральным бюджетом в РАО «Высокоскоростные магистрали» // Бюллетень Счетной палаты. 2006. № 4. www.ach.gov.ru/bulletins/2006/4-5.php

¹ В это время министром путей сообщения стал Г.М. Фадеев, а начальником Октябрьской дороги с 2000 г. работал его хороший знакомый по Сибири Г.П. Комаров.

Высокоскоростная магистраль Санкт-Петербург–Москва знаменует собой начало создания российской сети высокоскоростных железных дорог. И в этом смысле опыт проектирования и строительства линии между двумя крупнейшими городами России, безусловно, по своему значению выходит далеко за рамки решения непосредственных транспортных задач этого региона.

Россия не может существовать без собственной мощной базы производства железнодорожного подвижного состава. Поэтому трудно переоценить важность создания РАО ВСМ в содружестве с ведущими научными и проектными организациями высокоскоростного поезда «Сокол», который необходим железным дорогам.

Мы живем в трудное время, когда Россия только определяет свои приоритеты, истинные ценности. Экономика страны стабилизируется. От железных дорог потребуются наращивание объемов перевозок. К этому мы должны быть готовы».

Однако в заметке газеты «Октябрьская магистраль», посвященной проходившему в октябре 2001 г. в ПГУПСе международному симпозиуму по скоростному движению, были такие строки: «Сегодня многих интересует судьба популярного когда-то проекта строительства специальной высокоскоростной магистрали, поэтому докладчику В. Саввову пришлось ответить на ряд вопросов»¹. «Популярного когда-то»: выражение, говорящее о многом. Практически обо всем.

Итак, следует констатировать, что деятельность РАО ВСМ по строительству вокзального комплекса в Санкт-Петербурге была исключительно прозрачной и не оставляющей никаких сомнений в ее легитимности. При этом незавершенка и долги возникли отнюдь не потому, что РАО ВСМ нарушало какие-то государственные решения или просто халатно вело свою хозяйственную деятельность. Более того, даже какие-нибудь коварные рыночные кризисные силы, на которые так удобно списывать некомпетентное регулирование экономики, здесь тоже были абсолютно ни при чем. Главная причина остановки проекта заключалась только в одном — это невыполнение государством своих обязательств как в широком смысле, то есть объявление им общего дефолта, так и в узком — отказ от обеспечения действия утвержденного и запущенного им же инвестиционного механизма проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва.

И тем не менее, оставался еще «Сокол».

¹ Октябрьская магистраль. 2001. 25 октября.

Глава VIII

Песня о «Соколе»

Чтобы сделать в мире что-нибудь достойное,
нельзя стоять на берегу, дрожа и думая
о холодной воде и опасностях, подстерегающих пловцов.
Надо прыгать в воду и выплывать как получится.

Сидней Смит, английский писатель

Не только противодействовать,
а будем отстаивать это,
чтобы этого не допустить.

*Виктор Черномырдин,
председатель Правительства РФ*

Есть люди, которым приятнее думать о том,
что пчелы жалят, чем о том, что они дают мед.

Эмиль Кроткий, советский сатирик

1

Как уже говорилось, РАО ВСМ имело среди своих уставных задач создание не только высокоскоростных железнодорожных магистралей, но соответствующего подвижного состава для них, а также и сети МПС. С 1992 года компания, тогда еще во взаимодействии с Министерством путей сообщения и прежде всего ВНИИЖТом, начала разработку технического задания на российский высокоскоростной поезд, который получил впоследствии название «Сокол»¹.

В конце 1980-х — начале 1990-х годов у подавляющего большинства причастных к проекту ВСМ мнение относительно будущего подвижного состава было единым: это должен быть отечественный поезд. Такая точка зрения долго была единственно приемлемой и в самом МПС. Например, Фадеев на коллегии по скоростному движению в марте 1991 года сетовал, что результатом пропагандировавшейся долгое вре-

¹ Как рассказали в ЦКБ МТ «Рубин», название «Сокол» предложил один из главных конструкторов поезда С.А. Смирнов, ныне первый заместитель генерального директора компании.

мя кооперации с бывшим соцлагерем стало то, что в стране нет производства собственного скоростного локомотива, поскольку их выпускала Чехословакия, нет купированных вагонов, так как их покупали в ГДР, и даже рации были из Болгарии. «Только предлагаемая приоритетная программа поможет создать собственную техническую базу и со временем избавиться от кабальной зависимости», — отмечал Фадеев¹. А в 1992 г. в одном из интервью он прямо сказал: «Мне кажется, что нашим инженерам и ученым вполне по силам создать собственный высокоскоростной поезд»².

Поскольку своего производства пассажирского электровоза или электропоезда в России не было вообще, приняли решение начать с чистого листа. В 1993 году в качестве генерального разработчика проекта избрали Центральное конструкторское бюро морской техники «Рубин» (Санкт-Петербург), специализировавшееся на проектировании подводных лодок. Это был первый гражданский проект данного исключительно оборонного предприятия. Головным изготовителем поезда являлось ЗАО «Сокол 350» на производственных площадях «Завода Трансмаш», акционированного в марте 1993 года и впоследствии в 2002 г. переименованного в ОАО «Тихвинский завод транспортного машиностроения “Титран”» (г. Тихвин, Ленинградская область). Всего в разработке проекта принимали участие более 60 организаций и предприятий оборонного комплекса и железнодорожного транспорта. Кузова вагонов делали корабелы из Судостроительной фирмы «Алмаз», исследования по их прочности проводили в ЦНИИ им. академика А.Н. Крылова, высокоскоростную тележку спроектировали специалисты по танкам из ОАО «ВНИИ-Трансмаш», бортовую систему компьютерного управления делало НПО «Аврора», в разработках по тяговому электроприводу участвовал ЦНИИ судовой электротехники. Техническое сопровождение проекта осуществляли железнодорожные предприятия ВНИИЖТ, ВНИИЖГ и др. Также в проекте участвовал принадлежавший РАО ВСМ Торжокский вагоностроительный завод.

Возглавлявший ЦКБ МТ «Рубин» с 1974 года Герой социалистического труда, академик РАН Игорь Спасский — один из отцов советского атомного подводного флота — на вопрос, почему обратились именно к нему, то есть, казалось бы, не по профилю, отвечал: «Прави-

тельство исходило из того, что в России необходимо организовать на базе в основном конверсионных предприятий проектирование и производство отечественных электропоездов, которые бы соответствовали самым высоким запросам грядущего нового столетия. Достичь такого революционного результата можно было, только создав команду из ведущих предприятий оборонного комплекса, которые десятилетиями культивировали у себя высокие технологии и, в силу сложившихся в те времена обстоятельств, не использовали или почти не использовали их для целей гражданского производства, естественно, опираясь при этом на имеющийся опыт отечественной железнодорожной отрасли. <...> Участники проекта — это цвет российской науки и оборонной техники»¹.

Заместитель генерального директора РАО ВСМ Валерий Дмитриев, непосредственно занимавшийся в компании «Соколом», так объяснял выбор разработчика: «Проблема заключалась в том, что в тот период часть традиционных изготовителей подвижного состава бывшего СССР оказалась за рубежом, мощностей же российских не хватало для удовлетворения нужд МПС. Кроме того, задача для отечественных промышленников и конструкторов была новой, не отработанной. С другой стороны, начавшийся конверсионный процесс открыл ранее недоступные двери во многие организации и предприятия ВПК, располагавшего, как известно, наиболее мощным научным и производственным потенциалом. Вот почему наш взор был обращен прежде всего на эти коллективы. Поиск РАО ВСМ в этом направлении нашел понимание и поддержку в соответствующих правительственных структурах»². При этом Дмитриев отмечал, что у разработчиков вскоре наладились контакты с рядом западных фирм и Рижским вагоностроительным заводом — изготовителем ЭР200.

В 1992–1993 гг. велась работа над концепциями, сопровождавшаяся острыми дискуссиями в вопросах принципиального выбора тяги — моторвагонного варианта по типу японских и итальянских поездов или же локомотивного, предпочитаемого в те годы во Франции и Германии. В конечном счете пришли к варианту электропоезда с распределенной тягой. «Техническое задание, в основу которого были положены техни-

¹ Гудок. 1991. 21 марта.

² Гудок. 1992. 28 июля.

¹ Петербургский час пик. 2000. 7 марта.

² Электроподвижной состав нового поколения. Круглый стол // Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск.

ческие требования, разработанные ВНИИЖТом, формировалось с участием генерального проектировщика институтами, специалистами главных управлений МПС весьма основательно, я бы сказал, скрупулезно», — отмечал Дмитриев.

В этот период очень большую роль в продвижении проекта играл начальник главного научно-технического управления МПС Борис Павлович Белокосов (работавший ранее заместителем начальника ОЖД), который, по словам причастных, активно занимался вопросами выбора типа подвижного состава, анализа существовавшего положения дел в локомотивостроении стран СНГ, формирования новой кооперации для создания высокоскоростного поезда и т. д.

В 1994 году был защищен эскизный проект «Сокола» и начата разработка конструкторской документации. Алексей Большаков в тот период комментировал ход создания поезда следующим образом: «Строительством суперпоезда занимается очень серьезная корпорация, которая создана в основном из предприятий, раньше работавших в области военно-промышленного комплекса, а также группа компаний, которые специализировались в области транспортного машиностроения. Если будет все хорошо, то к концу 1995 г. получим первый состав, полностью изготовленный у нас в России»¹.

21 октября 1994 г. на территории «Завода Трансмаш» прошло торжественное открытие производства первых в России высокоскоростных электропоездов. Был устроен митинг, звучали речи и музыка. Под аплодисменты собравшихся заводчан и гостей сварщик сделал на одной из деталей поезда символический первый шов.

О самом заводе несколько позже его генеральный директор Петр Антипин рассказывал так: «Предприятие располагает мощной машиностроительной базой, включая литейное производство, как чугунное, так и стальное, металлообрабатывающее производство с несколькими тысячами единиц металлорежущего, прессового оборудования. Имеется большое сварочное производство, способное создавать крупнотоннажные, ответственные металлоконструкции. Располагаем также современным инструментальным производством. Железнодорожная техника вот уже на протяжении нескольких лет для нас не экзотика. Завод освоил выпуск моторных тележек для электропоездов и поставляет их на Торжокский вагоностроительный и Демиховский машино-

¹ Гудок. 1994. 28 июля.

строительный заводы, освоено также изготовление колесных пар для моторных тележек и для пассажирских вагонов. Осваиваем производство прицепных тележек и колесных пар для других видов подвижного состава. Решаются задачи и по более сложной технике. Например, по частичной лицензии австрийской фирмы «Плассер и Тойрер» изготовили и поставили на ОЖД две щебнеочистительные машины RM-80. Осваиваются способы восстановления пассажирских вагонов по испанской технологии. Так что изготовление «Сокола» начнется не с нуля. Да и конкретно по нему работа идет уже с 1994 г.»¹.

В мае 1995 года «Рубин» посетил заместитель министра путей сообщения по локомотивному и вагонному хозяйству Александр Кондратенко. Он ознакомился с ходом работ, провел совещание, сфотографировался вместе с академиком Спасским возле деревянного макета головного вагона поезда в натуральную величину и принял участие в пресс-конференции. В частности, Кондратенко заявил: «Что касается покупки подвижного состава за границей, то это было бы совершенно нерационально. Нужно в России создавать рабочие места. И подвижной состав россиянам вполне по силам строить самим. Мы можем создавать конструкции ничуть не хуже зарубежных, а может быть, и лучше их. Купить подвижной состав — не проблема, но, покупая его на 25 лет, попадаешь в полную зависимость по запасным частям, а это тяжелейшим образом сказывается на эксплуатации»².

Однако отношение в МПС к «Соколу» изначально нельзя было назвать однозначным. В июле 1996 г. прошел Научно-технический совет по скоростному движению, на котором в частности обсуждался вопрос выбора перспективной тяги для скоростей порядка 200 км в час. Про строящийся на Коломенском заводе пассажирский электровоз постоянного тока ЭП100 говорили весьма сочувственно, заинтересованно. А вот про «Сокол» заместитель начальника управления локомотивного хозяйства МПС А. Кривной сказал, что создание его в ближайшей перспективе маловероятно из-за отсутствия ясности в решениях, неоднозначности проработок и обоснований по многим системам электропоезда³.

¹ Электроподвижной состав нового поколения. Круглый стол // Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск.

² Октябрьская магистраль. 1995. 1 июня.

³ Гудок. 1996. 23 июля.

2

В августе 1996 г. министром путей сообщения стал Анатолий Зайцев, и настроение всех причастных к «Соколу» явно улучшилось. Генеральный директор РАО ВСМ Владимир Тулаев отмечал в это время на одной из встреч с прессой: «Проведена приемка технического проекта “Сокола”. Он обсужден на техническом совете МПС. Надо сказать, что министерство заинтересовалось нашим поездом. Существует мнение перевести все скоростные перевозки и пассажирские дальностью до 700 км на обслуживание “Соколами”. Для этого создается модификация поезда для обычного пути и с наклонным кузовом». При этом Тулаев уточнял: «Мы в основном ориентируемся на российскую промышленность, отечественный научный потенциал и лишь по необходимости, там где нет своих технологий, прибегаем к помощи зарубежных фирм»¹.

Академик Спасский рассказывал в это время о работе над проектом, в частности, так: «Взявшись за проектирование высокоскоростного поезда “Сокол”, мы достаточно быстро осознали, что железнодорожная техника глубоко специфична и не всегда проработанные ранее нами технические решения можно в чистом виде применять на поезде. С другой стороны, громадный опыт, накопленный коллективом, позволял преодолевать непреодолимые, казалось бы, условия по весам, габаритам, размещению оборудования и т. д. в такой сложной транспортной системе как атомные подводные лодки. Таким образом, мы представляли, что задача очень непростая, отличная от специфики работ ЦКБ, но инженерно решаемая. С января 1993 г. приступили непосредственно к проектированию. Основные наши усилия с самого начала были сосредоточены на реализации таких главных направлений как скорость, безопасность, надежность, соответствие экологическим требованиям, комфортность для пассажиров, экономичность в эксплуатации. Высокая скорость — вот квинтэссенция проекта».

Спасский сообщал, что большую работу пришлось проделать по определению расчетным и опытным путем оптимальной обтекаемой формы поезда. Также с большими трудностями столкнулись конструкторы при работе над тяговым оборудованием. Глава ЦКБ «Рубин» по этому поводу отмечал: «Привод — сердце поезда, и во многом определяет его облик. Пожалуй, с наибольшими трудностями мы столкнулись

¹ Октябрьская магистраль. 1996. 27 сентября.

именно здесь. В мире уже достаточно давно в качестве тяговых двигателей используются бесколлекторные, в частности, все большее предпочтение отдается приводу на основе асинхронного двигателя. Однако в России до сего времени асинхронный тяговый привод для железнодорожного подвижного состава не создан. Проблема — в преобразователе с системой управления приводом, да и сам двигатель еще только отрабатывается. В соответствии с техзаданием необходимо создать поезд с питанием от двух родов тока. Вопрос также еще не решенный в России. Попытки целиком опереться на отечественные возможности при создании тягового электрооборудования не увенчались успехом. Это уже стало ясно при разработке эскизного проекта поезда. Таким образом, в составе технического проекта проработаны смешанные варианты: преобразователь с системой управления изготавливает одна из западных фирм, двигатель по трем вариантам и трансформатор по двум вариантам — российская разработка и исполнение»¹.

В 1997–1998 гг. изготавливался опытный состав «Сокола», испытывались его отдельные узлы и агрегаты. На первом этапе работы финансировались из средств РАО ВСМ, далее — на 30% из его бюджета и на 70% из денег МПС². Как писал в одной из статей Валерий Саввов, «РАО ВСМ вместе с другими участниками проекта поставило перед собой задачу создать новый российский электропоезд, который по своим параметрам не уступал бы мировым образцам, имел приемлемую для потребителей цену и широкий спектр потребительских качеств»³.

Создаваемый подвижной состав представлял собой электропоезд с распределенной тягой, предназначенный для работы на линиях, электрифицированных на напряжение 25 кВ переменного тока и постоянно-го тока напряжением 3 кВ. Базовый вариант предусматривал 12 вагонов (8 — второго класса и 4 — первого) для дневной перевозки сидящих пассажиров на расстояние до 700–800 км, а также более дальние со временем следования до 3,5–4 часов. При этом полный комплект тягового, тормозного и контрольного оборудования имелся уже в типовой трехвагонной секции.

¹ Электроподвижной состав нового поколения. Круглый стол.

² РАО ВСМ. Годовой отчет за 2004 год. СПб., 2005. С. 8.

³ Саввов В. Высокоскоростной поезд нового поколения «Сокол» // Железнодорожный транспорт. 2000. № 5.

В числе технических новшеств назывались цельносварной кузов из легких алюминиевых сплавов, моторные и прицепные тележки оригинальной конструкции, комплекс отечественного преобразовательного оборудования для асинхронного тягового привода, компьютерная система управления, новый токоприемник, эвакуационные туалеты и экологически чистые системы кондиционирования воздуха. Помимо российских комплектующих, использовались и зарубежные, в основном в части электронного оборудования для преобразователей тягового привода.

Для повышения безопасности пассажиров в каждой концевой части кузова в районе тамбура были предусмотрены так называемые жертвенные части. Крыша, пол и стенки в этих зонах кузова специально имели пониженную прочность. При аварийном соударении именно в жертвенных частях кузовов должна была начинаться деформация металла и гаситься большая часть энергии удара, в то время как пассажирский салон сохранял свои геометрические размеры¹. Были разработаны и испытаны специальные энергопоглощающие элементы для головных вагонов, позволяющие снизить до безопасных значений энергию удара с массивным препятствием.

По сравнению с зарубежными аналогами российский поезд должен был иметь следующие характеристики²:

Наименование поезда	Длина, м	Тяговая мощность, кВт	V, км/ч	Число пассажиров	Число вагонов, схема формирования	Тара поезда, т	Удельный вес, т/место
TGV-A (Франция)	237,6	8800	300	485	10 (2Мг + 10П)	441,5	0,91
ICE (Германия)	410,7	9600	300	600	16 (2Мг + 14П)	834,7	1,39
Серия 300 (Япония)	394,6	12 000	300	1323	16 (10М + 6П)	577,7	0,44
Сокол 250 (Россия)	322,8	10 800	250	832 (для поезда с местами второго класса)	12 (4М + 8П)	607,0	0,72

«Высокоскоростной поезд “Сокол” по уровню сложности и технологического обеспечения стоит в одном ряду с самой передовой современ-

¹ Подробнее об основных технических решениях электропоезда «Сокол» см.: Скоростной и высокоскоростной... С. 143–156.

² Там же.

ной техникой»¹, — утверждал Саввов. При этом поезд предлагалось создавать в два этапа. Первая модификация «Сокол 250» была рассчитана на максимальную скорость 250 км в час. Впоследствии предполагалось выпустить второй вариант, рассчитанный на скорость до 350 км в час, который, возможно, выполнялся бы с наклоном кузова для прохождение кривых с высокой скоростью.

До сооружения ВСМ (а впоследствии и параллельно) поезд предполагалось использовать на действующих линиях МПС со скоростями 160–200 км в час. Согласно Программе развития скоростного пассажирского движения на железных дорогах РФ, утвержденной МПС в 1996 г., наиболее благоприятными для эксплуатации «Сокола» по условиям плана и профиля пути были признаны линии: Москва–Санкт-Петербург, Санкт-Петербург–Хельсинки, Москва–Нижний Новгород, Москва–Брест, Москва–Киев, Екатеринбург–Новосибирск и др., в общей сложности 20 направлений протяженностью 19,4 тыс. км. Обязательным условием использования электропоездов «Сокол» ставилась подготовка инфраструктуры к организации скоростного движения.

28 декабря 1999 г. было очень торжественно сдано в эксплуатацию суперсовременное электродепо Металлострой под Петербургом, предназначенное для обслуживания в том числе и «Соколов». Красную ленточку приехали перерезать заместитель министра путей сообщения Александр Мишарин, губернатор Санкт-Петербурга Владимир Яковлев, начальник ОЖД Александр Кузнецов. Атмосфера накануне 2000-го Нового года была самая праздничная, радостная. «Это депо — лучшее в Европе!» — заявил Яковлев. «В депо Металлострой нет недоделок. Все здесь сделано с самым высоким качеством. И с душой. Спасибо строителям, порадовали!» — обратился к руководству и рабочим Балтийской строительной компании Кузнецов. Выступавшие на митинге называли построенный объект «депо XXI века» и говорили, что скоро из него будут вылетать новые «Соколы»².

3

Надо отметить, что отношение общественности и в частности прессы к теме создания «Сокола» являлось в целом гораздо более благожелательным, нежели к ВСМ в целом. Всем было очевидно, что с совре-

¹ Петербургский час пик. 2000. 7 марта.

² Октябрьская магистраль. 1999. 30 декабря.

менными, быстрыми и комфортными поездами в России дело обстоит из рук вон плохо, а поэтому проект с «Соколом» воспринимался даже с какой-то патетической ноткой, чему способствовало и явно удачное название поезда. (В этом смысле впоследствии «Сапсан» был менее удачен, не говоря уже о «Пендолино».) Заголовки материалов прессы, посвященных строительству и испытаниям поезда, были выдержаны, как правило, в бодром, приветственном духе: «Сокол» полетит быстрее самолета», «Песня о «Соколе», «Рожденный ползать учится летать», «Сокол» встал на крыло», «Полет «Сокола», «Дадут ли «Соколу» расправить крылья?», «Сокол» выпустят на волю», «В новый век влетаем «Соколом» и т. п. При этом важным положительным моментом всегда служило упоминаемое имя академика Спасского.

Также всем было очевидно, что министр путей сообщения Н.Е. Аксененко относился к проекту в целом достаточно положительно и заинтересованно. В частности, он заявил, что через 10 лет на разных российских направлениях будут курсировать 80–90 «Соколов». В то же время весной 2001 года он несколько раз высказывал свое неудовольствие тем, как идет работа над поездом. Например, 27 марта во время встречи с губернатором Санкт-Петербурга Владимиром Яковлевым он посетовал: «Ситуация с «Соколом» сложная, она нас не устраивает», хотя и выразил надежду на скорое окончание строительства поезда¹. А 18 мая на брифинге в Центре стратегических разработок на вопрос о слухах по поводу неполадок в «Соколе» сообщил: «Поезд достиг скорости 206 км в час и у него действительно подгорели системы. Сейчас он восстанавливается. Отставание от графика составляет 40 дней. Есть проблемы, над которыми разработчики очень серьезно работают. Все-таки надеюсь, что этот коллектив, или консорциум производителей, разработчиков достаточно опытный, справится с этой задачей, и отдадут нам этот поезд, по крайней мере хотя бы летом»².

В соответствии с графиком, утвержденным МПС 15 января 2001 г., испытания шестивагонного «Сокола» на экспериментальном кольце ВНИИЖТа в Щербинке и на Октябрьской дороге проводились несколькими этапами с перерывами, связанными с восстановлением некоторых систем и оборудования после неисправностей. Первые поездки с пассажирами планировались уже с июля 2001 г. Учитывая необходимость

¹ Время новостей. 2001. 27 марта.

² http://www.csr.ru/document/original_260.stm

выполнения задачи в установленные сроки, было решено совместить проведение отдельных видов испытаний с наладочными работами и контрольным пробегом 5 тыс. км. Как отмечалось затем в специальной литературе, в мировой практике никогда не было примеров создания и испытания подвижного состава аналогичного класса в такие сжатые сроки. Как правило, зарубежные фирмы разрабатывают и изготавливают опытный электропоезд в течение 5–7 лет. При этом всегда создаются экспериментальные поезда (промежуточные варианты, макеты), на которых проводятся необходимые исследования и отрабатываются новейшие технические решения. Приемочные испытания проводятся уже на подготовленном к производству образце в течение 1–2 лет, причем отдельно во всех странах, где предполагается его эксплуатация. Иногда для проведения испытаний изготавливается несколько электропоездов.

Комплексные приемочные испытания «Сокола» были начаты в феврале и завершены в июле 2001 г. При этом они проводились с питанием только от контактной сети постоянного тока. 8–9 апреля 2001 г. «Сокол» совершил свой первый «парадный» (по выражению конструкторов) рейс из Петербурга в Москву и обратно. 19 апреля он впервые прошел этот маршрут без подстраховки другим локомотивом. А 29 июня «Сокол» достиг скорости 236 км в час на 407-м км главного хода Октябрьской дороги и быстрее разогнаться ему оказалось впоследствии уже не суждено.

В конце июля 2001 г. на Киевском вокзале Москвы открылась железнодорожная выставка с приглашением VIP-персон, включая руководство страны. Как рассказали потом автору в ЦКБ «Рубин», «Сокол» был накануне доставлен в столицу и установлен в РЭД на 64-й путь в соответствии с утвержденной схемой экспонатов. Однако после проверки экспозиции заместителями министра путей сообщения Мишариным и Гапеевым, а также начальником Московской дороги Фадеевым вдруг дали команду задвинуть поезд на 63-й путь — подальше от фасада. 28 июля на официальном открытии выставки присутствовали Аксененко и Лужков, которые при осмотре техники прошли в том числе и через два вагона «Сокола», а вот Фадеев остановился в это время около состава и заходить в него принципиально не стал. Позже приехал премьер Касьянов, которого Аксененко провел далеко от «Сокола», практически совсем его Михаилу Михайловичу не показав¹. Тем

¹ Выписка из бортового журнала поезда «Сокол» // Архив автора.

не менее официальное представление отечественного высокоскоростного поезда широкой общественности все-таки состоялось.

Комментируя итоги проведенных в первой половине 2001 г. ходовых испытаний, Саввов, в частности, отмечал: «Сейчас можно сказать, что те параметры, которые заключались в техническом задании, выдержаны. Поезд достиг скорости 236 км в час — больше не смог только из-за ограничения скорости при прохождении станций на участке Тверь–Лихославль, где велись испытания». На вопрос о выявленных недостатках он ответил: «Их довольно много. В первую очередь связанные со снего- и влагозащитой, системой центрального подвешивания (она управляет кузовом вагона при прохождении кривых участков). Были вопросы, связанные с надежностью работы тягового привода, бортовой системы управления, влиянием работы энергосистем поезда на системы связи и рельсовые цепи. Выявлены и устранены недостатки внутripоездной связи, стыковки штатных систем безопасности и т. д. <...> Есть некоторые проблемы отбора мощности. Когда поезд быстро набирает скорость до 200 с лишним км в час, происходит определенное снижение уровня напряжения в контактной сети, но в принципе оно остается в пределах допустимого. <...> Это закономерно на этапе испытаний. Они для того и предназначены, чтобы сделать доводку и стыковку систем. Мы знаем, что хотим иметь и как этого достигнуть»¹.

Далее предстояло рассмотрение итогов испытаний Межведомственной приемочной комиссией. В случае положительного решения о серийном выпуске поездов «Сокол-250» РАО ВСМ планировало в первую очередь изготовить два 12-вагонных состава для Октябрьской железной дороги, а параллельно приступить уже к работе над проектом «Сокол-350» с учетом того, что многие технические решения в предыдущей модели уже были заложены с расчетом на скорость до 350 км в час.

Однако заключение Межведомственной комиссии, рассмотревшей в июле результаты испытаний поезда, оказалось хуже, чем ожидалось. С одной стороны, констатировалось, что электропоезд «Сокол» по большинству показателей и характеристик соответствует требованиям технического задания. С другой, вывод гласил: «Опытный электропоезд по условиям безопасности движения и обеспечения необходимого комфорта не может быть рекомендован для ввода в эксплуатацию с пассажирами». К положительным моментам относилось то, что состав имеет

¹ Гудок. 2001. 25 июля.

хорошую аэродинамику и плавность хода. Нормально себя показали подшипниковые узлы колесно-моторных блоков, магниторельсовый тормоз и дисковые тормоза немоторных вагонов. В то же время перечень недостатков включал 25 пунктов, каждый из которых начинался со слов «не обеспечивается», «требует доработки», «не соответствует нормативным требованиям», «имеют место отказы» и т. п.

В частности, нарекания были высказаны к работе тягового электропривода, тормозного оборудования моторных вагонов, высоковольтных вакуумных контактов, системы снего- и влагозащиты. Низкой была названа прочность рам тележек головного и моторного вагонов, а при движении по кривым участкам пути со скоростью выше 210 км в час динамические показатели вагонов не соответствовали нормативным требованиям. Много замечаний было высказано по части устройства салонов. Так, эргономический уровень компоновки салонов и пассажирских кресел был признан не в полной мере соответствующим гигиеническим нормативам. Также комиссия констатировала, что не удовлетворяют санитарным нормам некоторые теплотехнические показатели, а концентрация, например, фенола, выделяемого из полимерных материалов, превышала предельно допустимые значения в 3 раза. Кроме того, был отмечен повышенный уровень шума в салоне, а большинство материалов, из которых был изготовлен «Сокол», признали не имеющими пожарных и гигиенических сертификатов¹.

Интересно отметить, что комментарий в газете «Гудок» по поводу заключения комиссии был по отношению к создателям поезда откровенно неприязненным — впервые за все время работы над «Соколом». В частности, в заметке указывалось: «Что же в результате? В проекте принимали участие более 50 российских и 9 зарубежных организаций. За 8 лет был истрачен 31 млн долларов, причем 70% этой суммы оплатило МПС. Но поезд готов только на 80%. Конструкторы просят на доработку около года и, естественно, выделения средств. Но где гарантия, что время и деньги опять не будут потрачены напрасно?» При этом в материале давались рассуждения, что вообще-то и ниша, которую должен был бы занимать «Сокол» на Октябрьской дороге, уже занята. Там теперь работает ежедневный дневной поезд «Невский экспресс» с локомотивом ЧС200 и тверскими вагонами, который в 30 раз дешевле «Сокола». Более того, как следовало из «Гудка», даже построенный 25 лет

¹ Гудок. 2001. 21 августа.

назад ЭР-200 по некоторым характеристикам не уступает детищу ЦКБ «Рубин».

С августа по декабрь 2001 г. проводилась модернизация систем и оборудования поезда по устранению обнаруженных в процессе приемочных испытаний замечаний. 3 декабря 2001 г. и. о. министра путей сообщения РФ Александр Целько заявил на пресс-конференции, что, по мнению руководства МПС, к концу 2002 года «Сокол» выйдет на регулярную эксплуатацию.

В соответствии с решением Экономического совета МПС 7 декабря 2001 г., в конце декабря были успешно проведены пять опытных поездок «Сокола» без пассажиров в графике движения скоростного электропоезда ЭР-200. Расстояние между Санкт-Петербургом и Москвой экспресс преодолевал за 4 часа 40 минут, проходя основную часть пути со скоростью 200–204 км в час.

В РАО ВСМ были настроены достаточно оптимистично. В корпоративном Отчете за 2001 год, в частности, констатировалось: «В мире всего несколько стран способны самостоятельно проектировать и выпускать высокоскоростные поезда. В этот своеобразный клуб входят Япония, Франция, Германия, Италия, Швеция и Испания. Теперь к ним присоединилась и Россия, завершающая создание своего высокоскоростного поезда “Сокол”»¹.

4

В начале января 2002 года Аксененко был отправлен в отставку и главой МПС вновь стал Геннадий Фадеев. Отношение к проекту резко поменялось. В феврале–марте 2002 г. по указанию министра были проведены контрольные испытания электропоезда. В их ходе Межведомственной комиссией, в составе которой были в основном специалисты МПС, было установлено, что по большинству доработанных систем и оборудования показатели улучшились, в частности, по работе систем пневмоподвешивания в кривых, по электромагнитной совместимости с устройствами сигнализации и связи, по ряду санитарно-гигиенических показателей и др. Было также зафиксировано, что в одном и том же графике движения удельный расход электроэнергии на тягу электропоездом «Сокол» на 14,5% меньше, чем у ЭР-200, а плавность хода существенно лучше.

¹ РАО ВСМ. Годовой отчет за 2001 г. СПб., 2002. С. 6.

Однако в целом, как сообщалось, контрольные испытания электропоезда «Сокол» выявили несоответствие техническим требованиям ряда систем и оборудования, в том числе по следующим параметрам: недостаточная усталостная прочность рам тележек; неудовлетворительная конструкция магниторельсового тормоза и дискового тормоза моторных вагонов; превышение нормативов по электромагнитной совместимости с устройствами сигнализации и радиосвязи; несоответствие санитарно-гигиеническим нормам; неудовлетворительная ремонтпригодность некоторых систем и оборудования. Было также отмечено, что обнаружено некоторое количество недостатков, непосредственно связанных с безопасностью движения¹.

Поэтому комиссия достаточно неожиданно вынесла решение: опытный образец скоростного поезда, который предназначался для эксплуатации на высокоскоростных железнодорожных магистралях, не пригоден для эксплуатации. Финансирование проекта «Сокол» МПС решило прекратить.

Строители поезда еще какое-то время не допускали мысли о кончине своего детища, да и железнодорожники как-то неопределенно реагировали на поступающие вопросы. Так, «Комсомолка», решив выяснить, верна ли информация о том, что проект закрыт, обратилась в июне 2002 года к причастным и в связи с этим писала: «Разработчики супер-скоростного “Сокола” приводят поезд в порядок после весенних испытаний. Межведомственная комиссия пришла к выводу, что состав соответствует всем принятым параметрам. Строительство “Соколов” намного выгоднее и дешевле, чем закупка аналогичных поездов за границей. “Откуда такой негатив выпрыгнул, не представляю. В министерстве было принято решение запускать экспресс в производство. В начале 2003 года мы начнем выпуск поездов, аналогичных экспериментальному “Соколу”, — заявил главный инженер ЗАО “Сокол-350” Константин Мягачев. Звонок в МПС: “Откуда взялась информация о кончине “Сокола”? Журналисты ссылались на министра путей сообщения Геннадия Фадеева”. “Фадеев с такими заявлениями никогда не выступал!” — заверил нас сотрудник пресс-службы МПС Валерий Зудин. Мнение Игоря Спасского, академика РАН, генерального конструктора ЦКБ “Рубин”, проектировавшего поезд: “Убежден, что скоро «Сокол»

¹ Назаров О., Хомяков Б. Высокоскоростной поезд «Сокол» // <http://www.drezina.ru/train/20003.html>

может начать регулярные рейсы из Москвы в Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Ростов и другие города»¹.

Однако время шло, денег на «Сокол» никто не выделял, а 19 марта 2003 г. прошло заседание Инвестиционного комитета МПС, на котором речь шла о создании скоростных поездов нового поколения. На нем Фадеев заявил, что проект «Сокола» был «исторической ошибкой» и о его будущем выразился весьма категорично: «Межведомственная комиссия признала его полностью непригодным, а все разговоры о том, что его можно довести до ума, просто выкачивание миллионов и пустая трата денег». В то же время Фадеев заявил, что потребность в высокоскоростных поездах остается, и МПС не будет покупать их за границей, а будет разрабатывать в России².

Удостоверившись, что МПС все-таки не собирается продолжать финансирование «Сокола», Спасский признал это решение неправильным и направил письмо в Правительство. 12 мая 2003 года Президент В.В. Путин издал Поручение № Пр-836, в соответствии с которым Правительство своими решениями от 15 мая 2003 года № МК-П10-5518 и от 19 февраля 2004 года № ВЯ-П10-10пр поручило причастным подготовить предложения по завершению испытаний опытного поезда в 2003–2005 гг., что и было сделано.

Российской академией наук в июне 2003 г. была создана комиссия из видных ученых под председательством академика К.В. Фролова, которая всесторонне рассмотрела материалы по созданию и испытаниям опытного «Сокола» и заслушала сообщения ведущих исполнителей по основным направлениям работ. В сделанном комиссией заключении от 17 июля 2003 г. отмечалось, что выполненные проектные работы, стендовые и полигонные испытания, а также контрольные пробеги определили направления необходимых доработок отдельных узлов и агрегатов, не ставя под сомнение правильность принятых технических решений. В документе указывалось: «Комиссия РАН считает, что комплекс работ, позволивший создать опытный образец поезда, необходимо продолжить с целью перехода на серийное производство отечественного высокоскоростного пассажирского железнодорожного транспорта».

В прессе опять зазвучали оптимистичные нотки. Так, например, в октябре 2003 года петербургская «Смена» опубликовала заметку под

¹ Комсомольская правда. 2002. 26 июня.

² Коммерсант. 2003. 20 марта.

заголовком «Сокол» все-таки взлетит». В ней говорилось, что слухи о кончине первого высокоскоростного российского поезда оказались сильно преувеличенными, и он через два года окончательно встанет на рельсы. Приводились слова главного конструктора «Сокола» Александра Арсентьева из ЦКБ «Рубин», который сообщал: «Министерство путей сообщения умышленно ввели в заблуждение. Даже информация о расходах была неверна. Кому была выгодна эта фальсификация? Зарубежные фирмы заполнили свои рынки и теперь пытаются лоббировать свои интересы у нас». Газета даже писала, что «правительство в вопросе с «Соколом» уже не только отыграло назад, но и приняло решение о финансировании и строительстве нового поезда. Судьба же первого состава «Сокола» пока неизвестна. Возможно, его тоже введут в строй. Или превратят в стенд для отработки технических решений будущего»¹.

Последний всплеск надежд на возврат к проекту «Сокола» был связан с приездом в конце апреля 2004 года президента ОАО РЖД Фадеева в Санкт-Петербург. После разговора со Спасским он 27 апреля неожиданно объявил о решении совместно с «Рубином» продолжить работу над проектом по созданию поезда «Сокол», который будет курсировать между двумя российскими столицами по действующей линии. При этом Фадеев гарантировал финансирование проекта и выразил уверенность, что поезд «доведут до состояния, которое было бы пригодным для перевозок пассажиров».

По данным ЦКБ «Рубин», на доводку поезда требовалось 3 млн долларов. Арсентьев заявлял, что всего, начиная с 1993 года, на проект было потрачено 32,5 млн долларов, а не 450 млн, как это писали в прессе. Если будут найдены 3 млн, конструкторы обещали через полтора года запустить «Сокол» в серийное производство. Один поезд в таком случае, по словам Арсентьева, будет стоить 24 млн долл., в то время как ICE производства «Сиенс» обходится Германским железным дорогам примерно в 25 млн евро, а разовая закупка была бы, возможно, еще дороже.

Другой источник в «Рубине» комментировал ситуацию таким образом, что временная остановка проекта была вызвана политическими причинами: «Многие иностранные партнеры, такие как “Сиенс”, “Дженерал Электрик”, “Бомбардье” и др., с которыми МПС вело переговоры о создании высокоскоростного поезда, не хотели делиться технологиями

¹ Смена. 2003. 27 октября.

и были заинтересованы, чтобы Россия не создавала собственное производство, а покупала бы поезда у них». По его мнению, Фадеев, забрав проект, возлагал надежды на совместное производство высокоскоростного поезда, но технологиями делиться никто не захотел. «Теперь, — отмечали в «Рубине», — РЖД просто некуда деваться: износ подвижного состава принимает катастрофические масштабы, на проектировку нового поезда нет времени, а на закупку за границей — денег»¹.

Однако уже 29 апреля пресс-служба ОАО РЖД разъяснила, что, с одной стороны, денег на этот проект у компании нет и не предвидится, но, с другой, имеется «заинтересованность в развитии скоростного движения». Руководство компании считает, что работы должны вестись «за счет средств завода-изготовителя и разработчика, либо привлеченных инвестиций».

Назначенный в марте 2004 года министром транспорта РФ Игорь Левитин также не проявил желания реанимировать производство «Сокола». Летом в интервью, данном автору, комментируя свои планы по созданию высокоскоростного подвижного состава, он прямо сказал: «По всей видимости, это будет уже не «Сокол». Тот проект в целом не получился. Но в нем есть наработки, которые сегодня присутствуют в поезде «Спутник», используемом на пригородной скоростной линии Москва–Мытищи. Если к данным заделам добавить интеллектуальный потенциал западных компаний, то можно сделать высокоскоростной отечественный поезд. Мы пригласили иностранных партнеров, разработчиков «Спутника» и специалистов ВНИИЖТа, чтобы на его площадке собрать все необходимые силы и предложить новую конструкцию такого поезда. При этом он должен производиться только в России»².

Вскоре стало известно, что Фадеев пролоббировал совместный проект с «Сименсом», после чего МПС и Минтранс занялись его реализацией (см. главу «Как всегда, своим путем»), хотя и после этого, а именно 11 августа 2004 года, Путин подписал еще два поручения № Пр-1339 и № Пр-1350 о завершении работ по созданию высокоскоростного поезда.

Однако 19 декабря генеральный директор РАО ВСКМ Владимир Тулаев на пресс-конференции уже не питал никаких надежд на возобновле-

ние работ по «Соколу», думая лишь о том, как повыгоднее пристроить имеющиеся наработки. В частности, он сказал: ««Сокол» рассчитывался на скорость 250 км в час, и планировалось его использование, прежде всего, на действующей железной дороге. К сожалению, эта работа не была завершена, и выявился целый ряд естественных конструкторских вопросов, которые должны решаться в рамках доработки этого поезда. Сегодня его потребитель ОАО РЖД рассматривает несколько вариантов — как это сделать. То есть это не значит, что будет выброшен весь данный материал. Но для скоростей 350 км в час поезд необходимо создавать заново. В то же время по техническим условиям эксплуатации невозможно взять те поезда, которые изготавливаются на Западе, и напрямую перенести к нам. Совершенно необходимо участие российских предприятий и конструкторов».

При этом было уже абсолютно понятно, что если новые поезда будут делаться на основе западных разработок, то российским предприятиям и конструкторам доверят разве что такие операции, как мойка или в самом лучшем случае покраска. И академик Игорь Спасский так и не согласился с тем, что высокоскоростные поезда теперь решено было, по сути, закупать за границей. Так, выступая 19 сентября 2006 года перед журналистами в Балтийском информационном агентстве, он назвал такую стратегию ошибочной. Спасский заявил, что аналогичный проект «Сокол» был разработан в ЦКБ «Рубин» 4 года назад и ходовые испытания поезда, за время которых он прошел 60 тысяч километров, были успешными. «Поезда зарубежного производства не приспособлены к российскому климату, а ремонт их будет обходиться довольно дорого за счет стоимости запчастей. Это совершенно неразумно», — констатировал корифей советского ВПК.

Тем не менее, несколько последующих лет «Сокол» простоял «под забором» на заводе Трансмаш в Тихвине. В начале 2009 г. стало известно, что поезд будет разделен на две трехвагонные секции, одну из которых решено передать в ПГУПС, а другую — в МГУПС (МИИТ), поставив их там на соответствующие стоянки с возможностью подключения к электросетям и использования в качестве учебного материала. Проректор ПГУПС по связям с общественностью Игорь Киселев сообщил автору, что, по его мнению, наибольший интерес для осмотра студентами будут представлять кузов, кабина управления, тележки, асинхронный привод и другое оборудование. Таким образом несостоявшийся российский суперэкспресс обрел свой последний приют.

¹ Викторова Я. Три миллиона на ветер // Время новостей. 2004. 28 апреля.

² Гурьев А. Здесь, в министерстве, многое видно по-другому : Интервью с И. Левитиным // РЖД-Партнер. 2004. № 8.

5

Какие же имеются комментарии по поводу проекта поезда «Сокол»? Надо сказать, что не все создатели ВСМ относились к нему однозначно положительно. Например, Лев Данильчик сообщил автору: «На мой взгляд, это был все-таки довольно сомнительный проект. Поезд проектировался на скорость 200–250 км в час, а высокоскоростная магистраль требовала 300–350 км в час. Причем пришли к выводу, что наши заводы сделать тележку на данные скорости вообще не в состоянии. Я еще тогда задавал, например, Зайцеву вопрос, мол, зачем же нам такой поезд, а он полусуто отвечал в том духе, что на Октябрьской дороге и такого нет, ездить не на чем, а тут хоть что-то будет. Также нельзя не отметить, что “Сокол” взялось делать совершенно непрофильное предприятие и, по моему мнению, главный конструктор поезда был все-таки не всегда на высоте положения. В частности, на совещаниях за него зачастую на вопросы отвечал Спаский, который, надо признать, действительно умел выходить из всех сложных положений и всегда у него находилось что противопоставить критикам».

А вот Анатолий Зайцев на вопрос, как он относился к идее создания поезда «Сокол», ответил следующее: «Я к идее “Сокола” относился блестяще, полностью поддерживал и являлся ее активным участником. Мы рассчитывали, что по «Соколу» будет применяться следующий принцип: все, что можно, делаем сами, а что не можем, то покупаем. И дело бы, безусловно, пошло. Но когда пришли новые люди, они просто “Сокол” забросили и занялись всяческим чудачеством. Я, например, считаю просто величайшей глупостью подписание Фадеевым договора на покупку 60 электропоездов у “Сименса”. Иначе это не назовешь. Убежден, поезд “Сокол” надо было делать в России и покупать только то, что мы сами производить не в состоянии».

Сам Геннадий Фадеев рассказал автору по поводу «Сокола» вот что: «В марте 1999 г. меня назначили начальником Московской дороги, а в апреле была большая коллегия по скоростному движению. Я выступаю и говорю: вы знаете, ход разработки этого поезда должен предполагать, что это — интеллектуальный продукт. Это ж суперскорость, а ею может управлять только интеллект, то есть программное обеспечение управления поездом. И кто у нас это программное обеспечение разрабатывал? Как вы вообще себе представляете, что без участия МПС, ВНИИЖТа, Академии вы создаете этот якобы интеллектуальный поезд? Это же

абсурдно! И зал мне заплодировал, хлопали очень сильно. Почему я это сказал? Я ведь этого поезда “Сокол” в глаза не видел. Ни разу не видал. Но я знал, что это железо. Кулуарно, где-то, как-то, какие-то вытащили деньги, что-то сделали, деньги кончились, опять попросили и так далее. Что бы кто мне не говорил, а я отвечаю одно: я оказался прав, что невозможно было сделать поезд в тех условиях. Да и сейчас сомнительно»¹.

Работающий сегодня по-прежнему первым заместителем генерального директора ОАО ВСМ Валерий Саввов сообщил: «Ну, во-первых, Фадеев лукавит, что не видел “Сокола”. Он был на выставке и его видел, но не зашел внутрь. Во-вторых, на “Соколе” техническая кооперация с западными технологиями присутствовала в полный рост. Мы провели мощный международный инжиниринг. Конечно, в определенной степени не повезло поезду в том, что в те времена в стране была разруха. А в принципе мы могли бы достичь высочайших результатов отечественной техники с привлечением западных технологий. Надо или не надо их использовать — это же бессмысленный спор. Конечно, надо. И у нас сотни узлов создавались по очень достойной документации, но вот исполнение было недостаточно технологичным. Тем не менее, я убежден: поезд необходимо было доиспытать. Представьте, что лошадь подбегает к финишу, а ей дают по морде, она падает и все. Вот так остановили поезд “Сокол”. Это, конечно, было неправильно. Если бы он был доиспытан, то была бы выдана документация литеры “О”, когда можно уже проектировать реальный поезд для испытаний с пассажирами. И вот — базовая документация есть, поезд есть — и уже заказывается проект с мощнейшей кооперацией с Западом, с инжиниринговым подключением. Этого не произошло, к великому сожалению».

А вот как впоследствии комментировал эпопею с «Соколом» Владимир Тулаев: «Что такое для нас был поезд “Сокол”? Он был для нас как ребенок, которого мы растили, учили ходить. Мы же сначала буквально прыгали в Тихвине, не могли тронуться с места. Потом шаг за шагом дошли до того, что уже ездили по главному ходу со скоростью почти 250 км в час: на российском поезде, на российских колесах, с российскими системами управления. Это же был колоссальный успех! Аксененко очень поддерживал этот проект, хотя Фадеев его постоянно и науськивал, что, мол, давай, закрывай. Но мы, конечно, объективно не смогли

¹ Беседа состоялась в августе 2008 г.

дать Николаю Емельяновичу желаемого результата, то есть сделать поезд в такие сроки, в какие он хотел. Если бы поезд у нас свободно пошел, и мы все сто процентов испытаний завершили с успехом тогда, когда хотел Аксененко, мы бы успели. Но мы не успели. И не потому, что принимались плохие решения, а потому что они вышли на стадию доработки. Но нас на этой стадии остановили. Остановил Фадеев, прекратив финансирование со стороны МПС. Если бы не это, то можно было бы довести все до ума с гораздо меньшими затратами, чем сегодня это происходит при покупке иностранных поездов. Это же был поезд, который создавался под нашу инфраструктуру, под наши параметры. Это был поезд российский. Наверное, он бы еще почихал и покашлял какое-то время, ведь никакая техника с первой минуты не бывает окончательно готовой. Но он прошел практически 90% всех испытаний на кольце в Щербинке, пробежал все положенные обкатные километры — сам, под своей тягой. А что создано другого? Ничего!»

Ректор ПГУПС (напомним, первый заместитель министра путей сообщения в 1997–1999 гг.) Валерий Ковалев констатировал: «Мне до боли жаль, что не состоялся проект отечественного высокоскоростного поезда “Сокол”, и относительно авторства этого дела двух мнений просто быть не может. Его загубил один единственный человек — Геннадий Матвеевич Фадеев».

Сожаление по поводу «Сокола» выражала и директор Музея Октябрьской железной дороги Линаида Давыдова, но уже в связи с тем, что поезд было решено передать в вузы, а не в музей железнодорожной техники. В частности, она сообщила автору: «Откровенно говоря, для меня решение передать “Сокол” в ПГУПС и МИИТ является совершенной новостью, и конечно, я убеждена, что его следовало бы направить для всеобщего обозрения в наш музей. У нас, например, есть первый тепловоз Гаккеля “Ш”, который также в свое время не пошел в серию. И отечественный ТГ-102 тоже не стал массовым тепловозом, но все это — исторические экспонаты. А из скоростных у нас стоит ЭР-200, на который ходят смотреть в том числе и студенческие группы. Наша экспозиция сегодня представляет собой уровень национальной коллекции. И мы, разумеется, были бы готовы взять “Сокола”, и очень жаль, что принимается иное решение». И все-таки, почему Фадеев прекратил работу над «Соколом»? Ведь его план организации нового производства высокоскоростных поездов в России совместно с «Сименсом» требовал все начать с нуля, а здесь уже была проделана гигантская работа и, глав-

ное, ведь для дальнейшей кооперации с западными фирмами двери-то никто не закрывал, но зато это был бы действительно российский продукт с далеко идущими последствиями относительно развития целой индустрии отечественного высокоскоростного локомотивостроения. Возможно, ответ можно найти в той полушутливой ремарке, которую автору высказал хорошо знавший Фадеева по совместной работе Павел Марков, напомним, долгое время работавший председателем профсоюзного комитета Октябрьской железной дороги: «Он же — сибиряк, то есть если не он что-то сделает, то пусть лучше никто».

Другими словами, если бы «Сокол» удался, это был бы поезд, никакого отношения к Фадееву не имевший. А Геннадий Матвеевич все-таки хотел прослыть не только хранителем (отрасли), но и созидателем. Поэтому он сделал все, чтобы «Сокол» не взлетел, и пытался также сделать все, чтобы создать новый проект, связанный уже с его именем. Первое вполне получилось, второе — нет: ни «Веларо-Сапсаны», ни «Пендалино-Аллегро» — уже не фадеевские¹.

И все-таки один раз Фадеев сделал просто необычайно доброе дело для популяризации поезда «Сокол», объяснить которое исключительно трудно, и тем не менее — это было. 22 апреля 2002 г. он подписал Приказ министра путей сообщения РФ № 17 «О знаке “Почетный железнодорожник”», которым обновлялись сама высшая награда МПС и Положение о ней. В учрежденном Приказом ее описании читаем буквально следующее: «Основание знака “Почетный железнодорожник” изготавливается из нейзильбера и имеет форму овала с декоративной рифленой каймой по контуру. В центре основания изображен паровоз и высокоскоростной пассажирский электропоезд “Сокол”».

Каким образом Геннадий Матвеевич пропустил столь нелюбимого им «Сокола» на сугубо эмпээсовский символ — загадка.

¹ Сам Г.М. Фадеев в своей книге «Судьба моя — железная дорога» настаивал на том, что все его решения были совершенно правильными. В частности, он пишет: «Печальный опыт — попытка РАО ВСМ по созданию высокоскоростного поезда “Сокол” — были для нас уроком, но не препятствием для дальнейшего поиска. <...> Я и сейчас уверен в том, что у нас была уникальная возможность реализовать проект [с “Сименсом”] с высоким мультипликативным эффектом инвестиционных вложений, вовлекающий в сферу экономического и технологического прорыва максимальное количество смежных предприятий и отраслей. Мы намеревались использовать исторический шанс и на базе технологий, передаваемых зарубежными партнерами, создать свое производство, способное выпускать продукцию, удовлетворяющую самым высоким стандартам качества» (с. 259, 263).

Глава IX

Как всегда, своим путем

Система побуждает индивидуума взбираться
на уровень его некомпетентности.

Если вы способны выполнять свою работу
эффективно, вас будут продвигать выше.

Проблема в том, что когда вам, наконец, достанется нечто,
с чем вы не можете толком справиться,
то именно этот вид деятельности
и становится вашим постоянным занятием.

Лоуренс Питер, американский писатель

Колея эта — только моя,
Выбирайтесь своей колеей!

Владимир Высоцкий, советский актер

Как я люблю сочетание приятного с бесполезным.

Никита Богословский, советский композитор

1

После того как было образовано РАО ВСМ, некоторое время в МПС еще помнили про мартовскую 1991 года коллегию, провозгласившую, что ВСМ нет альтернативы, но потом ситуация начала меняться. В апреле 1993 г. было обнародовано заключение немецкой инженерной и консалтинговой компании «Де-Консалт» о вариантах усиления транспортного коридора Санкт-Петербург–Москва. (Решение о ее приглашении было принято после посещения Фадеевым ФРГ летом 1992 г.) Эксперты, исследовав состояние пути и техники на действующей линии Октябрьской дороги, пришли к выводу, что примерно 40 км на ней работает в режиме перегруженности, 100–150 км — загружено полностью, а остальное имеет резервы для пропускной способности. Вывод был такой: для наращивания скоростей движения поездов между Санкт-Петербургом и Москвой наиболее рациональным вариантом является поэтапная реконструкция существующей линии с созданием 4-го пути для пригородных зон, включение в движение обходного грузового пути

и модернизация главного хода. Это позволит выйти сначала на 160 км в час, потом до 200 и далее до 250 км в час. При этом руководитель проекта У. Штарк утверждал, что западные банки и фирмы гораздо охотнее дают деньги на поэтапную реконструкцию действующих дорог, нежели на строительство новых ВСМ. Он также констатировал, что создание новой высокоскоростной линии в России за 7 лет — это утопия, и реальный срок — на 20 лет больше¹.

Такие выводы очень понравились министру Фадееву, и он стал готовить предначертанное «Де-Консалтом» развитие событий. 28 сентября 1994 г. прошла коллегия МПС, посвященная развитию скоростного движения на железных дорогах России. Фадеев на ней, в частности, сказал, что вопрос — не новый, но наступил момент, когда надо определить этапы предстоящих работ и принципы их финансирования. Он отметил, что на данный момент имеется хорошая политическая база для интеграции российских железных дорог в европейское скоростное движение с развитием направления Москва–Смоленск–Минск–Варшава–Берлин. Однако наработать основы скоростного движения предстоит на линии Москва–Санкт-Петербург, учитывая имеющийся здесь опыт. Выступавшие члены коллегии и причастные специалисты поддерживали планы поэтапной работы по ускорению движения поездов и, в частности, начиная с Октябрьской дороги. То есть в целом данная коллегия знаменовала собой некую не вполне внятную, но все-таки официальную констатацию того, что такой путь как строительство ВСМ Санкт-Петербург–Москва в МПС более не признается, а следует развивать скоростное движение на действующей линии посредством ее реконструкции до максимальной скорости 200 км в час.

Очень любопытно, что обозреватель «Гудка» Николай Давыдов, некоторое время еще продолжавший симпатизировать ВСМ, написал в своей заметке с коллегии: «Как следует из проекта постановления, уже подготовлен финансовый план реализации программы первого этапа развития скоростного движения. Правда, на моей памяти это уже 3-я или даже 4-я за десять лет коллегия по скоростному движению. Да еще были две международные конференции. Во Франции, Японии и Германии скоростные поезда давно стали обыденной реальностью. А у нас воз, как говорится, и ныне там. Хотя еще в 60-е годы наши ученые и специалисты начали чуть ли не первые разрабатывать такую програм-

¹ Октябрьская магистраль. 1993. 27 апреля.

му»¹. При этом журналист подметил, что из госбюджета денег на реконструкцию действующей линии Санкт-Петербург–Москва никто не даст, а значит, всем железным дорогам придется экономить на эксплуатационных расходах и перечислять эти средства на развитие Октябрьской. Читатель мог продолжить ход мысли и поставить вопрос: хорошо ли это, если для ВСМ три месяца назад правительством уже была принята схема привлечения капитала под государственные гарантии?

После данной коллегии были утверждены решения МПС «О разработке Программы организации скоростного движения на существующей сети железных дорог» и «О проведении Комплексной реконструкции магистрали Санкт-Петербург–Москва для регулярного обращения поездов со скоростью 200 км в час». При этом скоростным участком был определен Клин–Рябово протяженностью 490 км.

22 ноября 1995 г. состоялась специальная коллегия МПС по комплексной реконструкции линии Москва–Санкт-Петербург. В частности, было решено начать работы и, кроме того, убрать с главного хода транзитное грузовое движение. Ориентир для дневных скоростных поездов после реконструкции был принят 4 часа 10 минут. Стоимость работ была определена в целом порядка 900 млн руб. в ценах 1991 г.

Учитывая ситуацию, когда получают практическую реализацию два аналогичных проекта, обозреватель «Октябрьской магистрали» Александр Ретюнин (впоследствии главный редактор журнала «РЖД-Партнер») написал тогда следующий очень любопытный для отраслевой газеты комментарий: «В свое время проект реконструкции главного хода по предложенной сегодня МПС схеме рассматривался как альтернативный строительству ВСМ. Но тогда специалисты, в том числе и руководители МПС, пришли к выводу, что строительство новой линии, где поезда будут ходить со скоростью 300–350 км в час, выглядит гораздо более эффективной и перспективной мерой. Реализовать же сразу 2 этих проекта, по меньшей мере, нелогично. <...> В случае если РАО ВСМ удастся построить дорогу, главный ход ОЖД окажется просто пустым. Там не будет ни пассажирского, ни грузового движения. А на восстановление объемов последнего потребуется немало средств и сил, которые сегодня тратятся на их сокращение. <...> Сегодня продолжает оставаться положение, когда МПС не замечает существования РАО ВСМ, а представители акционерного общества стараются не замечать негатив-

¹ Гудок. 1994. 1 октября.

ного к себе отношения со стороны лидеров железнодорожного ведомства. Кому на пользу такая ситуация, сказать сложно, но общее дело от этого явно не выигрывает»¹.

Тем не менее, Фадеева уже не могли остановить подобные недоумения с позиций здравого смысла. Работы по генеральной реконструкции линии прошли в 1995–2001 годах, причем в июле 1996 г. состоялось заседание Научно-технического совета МПС по скоростному движению, на котором работы на линии Санкт-Петербург–Москва рассматривались именно как первый этап реализации общей программы повышения скоростей на сети дорог (а не просто капитальный ремонт пути).

Любопытно отметить, что реконструкция выполнялась в условиях непрекращающегося движения поездов, средние размеры которого составляли 54 пары пассажирских, 26 грузовых и 37 пригородных. То есть для железнодорожников-эксплуатационников это было сущее наказание, но крупный брак был допущен лишь однажды. 26 января 2000 года произошла авария с пассажирским поездом № 612 на перегоне Торбино–Мстинский Мост, в результате которой погиб помощник машиниста. Причиной явилась неисправность системы новой сигнализации (приемника автоблокировки с тональными цепями), которую внедряли для скоростного движения.

Как уже упоминалось, в годы этой реконструкции главного хода Октябрьской дороги автору довелось в качестве руководителя ее пресс-службы непосредственно участвовать в пиаровских акциях, которые несколько раз устраивались в связи с проведением работ. Обычно это были специальные проезды по линии министра (Фадеева, а затем Аксененко) с участием московской и петербургской прессы. Информация, которая предоставлялась журналистам, носила в основном такой характер: в ходе уникальной операции впервые на железных дорогах России применяются более совершенные технологии и внедряются новые конструкции, техника и устройства, а именно метод глубокой очистки балластного слоя, укладывание подстилочного слоя, разрядно-импульсная технология с устройством буронабивных свай, микропроцессорная централизация совместной российско-шведской разработки, модульные подстанции, шумозащитные заборы и др. Объявлялось также, что участок длиной 70 км Спириво–Дорошиха в ходе реконструкции определен как опытный для отработки технологий под скорости

¹ Октябрьская магистраль. 1995. 22 ноября.

250 км в час. Работы комментировались причастными специалистами как создание базового полигона для распространения опыта на всю сеть и, по большому счету, как научно-техническая революция на железной дороге.

Однако, в конечном счете, без преувеличения, гора родила мышь. Разумеется, с привычными на железной дороге валовыми показателями было все, как всегда, впечатляюще: усиленным капитальным и средним ремонтом было пройдено 1340 км (в однопутном исчислении), проведена укладка более 300 скоростных стрелочных переводов, отремонтировано и построено вновь 500 км водоотводов, произведено переустройство 65 мостов, укреплено земполотно на 10 больных участках, построено более 500 км линий автоблокировки и 10 новых тяговых подстанций, проведена модернизация ЭЦ на 34 станциях, выполнена реконструкция контактной сети на 900 км с установкой КС-200 и т. д. Также был спрямлен знаменитый Веребьевский обход, что знаменовало собой окончание реконструкции и явилось последним разрезанием ленточки министром путей сообщения Николаем Аксененко. (Это произошло 26 октября 2001 года, а 3 января 2002 года он был освобожден от занимаемой должности.)

Однако что же дала реконструкция в смысле реального результата повышения скорости движения поездов? Практически ничего. После всех фанфар в 2001 году поезд ЭР-200 преодолевал расстояние от Москвы до Санкт-Петербурга за 4 час 30 мин. Учитывая, что еще 35 лет назад это время составляло лишь на полчаса больше, а 15 лет назад было практически таким же, хвастаться оказалось, положа руку на сердце, совершенно нечем. Понятно, что капитальный ремонт дороге все равно был необходим, но к скоростному и высокоскоростному движению все это на деле имело достаточно слабое отношение. Такого мнения впоследствии придерживались и многие самые квалифицированные эксперты. Так, например, директор Института управления и информационных технологий МИИТа, д. т. н., профессор Сергей Вакуленко писал: «Сравнение расписания конца 1980-х годов с расписанием 2003/2004 г. показывает, что в отношении предоставляемых услуг скоростными поездами практически ничего не изменилось. Стоило ли тратить миллиарды на реконструкцию ради таких “достижений”?»¹.

¹ Вакуленко С.П., Колин А.В. Высокоскоростная магистраль Санкт-Петербург–Москва: проблемы и перспективы // Железнодорожный транспорт. 2006. № 6.

При этом, конечно же, нашлись различного рода объяснения. В частности, после окончания реконструкции стали говорить, что по ряду причин не была разработана сметная документация и на некоторых станциях не проведены работы по спрямлению горловин, не были уложены радиусы целого ряда кривых, где-то не проведена модернизация контактной сети и ЭЦ, не построены путепроводы взамен железнодорожных переездов и таким образом, как было отмечено в одной из пояснительных записок в управлении ОЖД, «на линии остались барьерные места, которые не позволяют повысить скорости движения, и этим объясняются переломы в кривых скоростей движения по четному и нечетному пути». Между тем инвестиции в проект по реконструкции Октябрьской дороги составили по официальным данным 800 млн долларов (не считая усиления кружных ходов). При этом на Октябрьскую дорогу направлялось порядка 25% всей Инвестиционной программы МПС, в то время как ее доля в общей работе сети составляла 10–12%. То есть другие дороги были посажены на голодный паек.

2

В июне 2004 года новый министр транспорта Игорь Левитин заявил о необходимости вернуться к планам по строительству отдельной Высокоскоростной железнодорожной магистрали, причем сделал это именно на правлении ОАО РЖД. (См. подробнее в главе «Этого нельзя не делать».) У Фадеева, который к этому времени уже вполне выполнил свою миссию по проведению первого этапа реформы и образования ОАО РЖД (1 октября 2003 г.), явно назревал срок ухода в отставку. Но личная проблема Геннадия Матвеевича заключалась в том, что он, считая себя выдающимся деятелем российского железнодорожного транспорта, после себя не оставлял ничего такого великого, что было бы зримо связано с его именем. Миф о сохранении отрасли от разрушителей-рыночников, конечно, был запущен на полную мощность и работал, но ведь одно дело что-то там охранять, подобно сторожу, и совсем другое — строить, созидать такие новые проекты, которые остаются в веках. Хоть Фадеев и стал волею прихотливой судьбы первым президентом ОАО РЖД, но дело реформирования-то начинали другие люди, а он в свое время, наоборот, упорно боролся против реформ: об этом все прекрасно знали. Затаянная им реконструкция главного хода Октябрьской дороги абсолютно ничего великого не принесла. От ВСМ Фадеев собст-

венноручно отрекся. Высокоскоростной поезд «Сокол» был не его творением, и он сделал все, чтобы его не стало. Аксененковские проекты века, вроде продления Транссиба в Европу, строительства моста на Сахалин, прокладки новых дорог в Сибири и других, Фадеев в начале 2002 г. опять же собственными руками закрыл.

Единственно, при нем стали ходить в аэропорты и в некоторые областные центры электрички так называемой повышенной комфортности, но это были дела, не выходившие за рамки уровня мировой техники середины XX века. Разумеется, было проделано огромное количество рутинной работы в части реконструкции каких-то участков, мостов и вокзалов, улучшения производственных и жилищных условий трудящихся, открытия новых мощностей, загрузки предприятий заказами и т. д., но это была все обычная работа любого руководителя сколь угодно высокого уровня. Ведь жизнь-то не стоит на месте и всегда что-нибудь да делается. А вот чтобы это было нечто из ряда вон выходящее — такого у Фадеева как-то не получилось. И тогда он не замедлил выступить с новым проектом организации высокоскоростного движения на действующей линии Москва–Санкт-Петербург.

Учитывая то, что основным слабым звеном в сфере скоростных перевозок начиная еще с 60-х годов в России было отсутствие соответствующего подвижного состава, срочно была подготовлена программа его производства совместно с компаний «Сименс». Почему была выбрана именно эта фирма? И где же был необходимый в таких случаях серьезный публичный конкурс? Валерий Ковалев впоследствии высказывал автору свое убеждение, что немецкую фирму Фадеев избрал в основном из расчета на особые симпатии Владимира Путина к Германии и, в частности, его хорошие доверительные отношения с канцлером Герхардом Шредером¹. Уже 8 июля 2004 г. с «Siemens AG» был подписан Меморандум о сотрудничестве, в котором речь шла об организации немцами разработки и производства скоростного электропоезда для российских железных дорог, который будет курсировать между крупными городами европейской части страны.

¹ Сам Фадеев писал по этому поводу следующее: «В качестве партнера выбрали немецкую компанию “Сименс”. Ее давние, уходящие в далекое прошлое связи с российской экономикой, большой опыт строительства и эксплуатации высокоскоростных поездов, общее видение проблем и подходов к их разрешению — все это определило наш выбор» (Фадеев Г. Судьба моя — железная дорога. С. 259).

8 ноября 2004 г. в Мюнхене появился еще один Меморандум о намерениях по разработке и производству высокоскоростного поезда. А 21 декабря во время визита Путина в Германию в г. Шлезвиг президент ОАО РЖД Геннадий Фадеев и президент Группы транспортной техники «Сименс АГ» Ханс Шаберт подписали в присутствии глав двух государств Протокол о намерениях по производству в 2007 году скоростных электропоездов нового поколения под скорости 300 км в час и более. За образец предполагалось взять электропоезд сосредоточенной тяги ICE. Всего речь шла о производстве 60 составов. При этом говорилось о том, что мощности для производства таких поездов будут созданы на базе Московского локомотиворемонтного завода.

Буквально на следующий день, 22 декабря, Фадеев провел в Москве общесетевое селекторное совещание, на котором, в частности, заявил следующее: «Во время визита в Германию президент России Владимир Владимирович Путин проехал из Гамбурга в Шлезвиг на скоростном поезде “Интерсити-Экспресс”. Поездка ему очень понравилась, хотя поезд шел со скоростью не более 140 км в час. Президент сказал при этом, что нужно серьезно рассмотреть вопрос организации высокоскоростного железнодорожного движения в России на базе сотрудничества с компанией “Сименс”. 21 декабря мы подписали Соглашение о производстве в 2007 году высокоскоростных поездов нового поколения, способных развивать скорость 300 км в час и выше. Отныне рассуждений “быть или не быть высокоскоростному движению в России” — не должно быть. Да, здесь пока вопросов больше, чем ответов. Поэтому мы должны очень многое в своем сознании перевернуть. Соглашение подписано в присутствии главы государства. Теперь нам предстоит делать соответствующие доклады о том, как мы реализуем принятые решения. Это — гигантская ответственность, и она совершенно реально наступила. Нам надлежит в ближайшее время буквально “пропахать” состояние инфраструктуры и определить те объемы работ, которые необходимо будет осуществить. К концу 2007 года также должен быть построен поезд 3-го поколения ICE, способный ездить со скоростью до 350 км в час. Сегодня у нас имеется линия Санкт-Петербург–Москва, где можно будет зашкаливать за 300 км в час. Мне нужны тяговые расчеты от Москвы до Санкт-Петербурга — по фактическому состоянию. Путейцам — лично “пропахать” каждый километр и определить его фактическое состояние. Какие рельсы должны быть? Какая контактная сеть? Мы перелопатим Инвестиционную программу, но найдем средства

для высокоскоростного движения. Мы должны трезво оценить: что такое 300 км в час? Что такое ограждение, зоны охраны? Сегодня на первом этапе мы должны увидеть, услышать, сориентироваться по всем основным аспектам этой гигантской проблемы — приведения инфраструктуры под 300 км в час. Необязательно везде, но там, где возможно. В 1993 году ТЭП85 набрал скорость 283 км в час. Но мы как будто боимся скорости! Что у нас за трусость такая?! Но сегодня вопрос ставится очень серьезно, и я хотел бы, чтобы компания твердо сказала: “Мы решим эту проблему”. Подписанием этого Соглашения мы ясно заявляем: “Высокоскоростному движению в России — быть!” Итак, Санкт-Петербург–Москва — 300 км в час и выше. Санкт-Петербург–Хельсинки — не менее 250. Прозевать этот шанс, чтобы Россия сегодня не встала на производство высокоскоростных поездов, — мы не имеем права. И именно такая компания как ОАО РЖД может решить эту проблему. При подписании Соглашения мы почувствовали, что со стороны Президента будет мощная поддержка. Но проект нужно осуществить не за счет государства. Мы ведем этот проект»¹.

Уже на завтра было назначено совещание, на которое приглашены представители всех причастных департаментов компании, Октябрьской железной дороги, Ленгипротранса и т. д. Цель — дать первые оценки готовности технического состояния пути и всех железнодорожных обустройств линии Москва–Санкт-Петербург к высокоскоростному движению и определить в самых общих чертах предварительный объем производства необходимых работ.

После этого дерзновенный план стал развиваться с калейдоскопической быстротой. 28 декабря Фадеев подписал Распоряжение «Об организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения», в котором предусматривалось создание под его председательством двух рабочих групп: по подготовке и реализации проекта скоростного и высокоскоростного движения (координатор первый вице-президент Хасян Зябиров) и по научному обеспечению проекта (координатор директор ВНИИЖТа Иван Беседин).

30 декабря Фадеев провел совещание с высшим руководством ОАО РЖД по формированию концепции организации высокоскоростного движения на участке Москва–Санкт-Петербург–Хельсинки. Было решено осуществить следующие меры: разработать всю необходимую для

¹ Цит. по личной аудиозаписи автора.

реализации проекта нормативную базу в срок не позднее июня 2005 года; создать в 2005 году опытный участок для отработки технических решений; проработать в месячный срок вопрос возможности применения системы двойного электропитания на участках реализации скоростей 250–300 км в час; создать в 2005 году контрольно-измерительные средства; рассмотреть в месячный срок вопрос необходимого усиления параллельных ходов для переноса на них транзитного и местного грузопотока, а также реконструкции и ликвидации станций на направлении Москва–Санкт-Петербург–Лужайка с целью увеличения протяженности участков и др. В течение года всем причастным предписывалось для минимизации инвестиционных затрат обеспечить разработку сбалансированных по техническим требованиям и капиталоемкости предложений по реконструкции и модернизации инфраструктуры в рамках проекта. При президенте ОАО РЖД создавался секретариат по проблеме высокоскоростного движения в составе четырех человек. Протоколом данного совещания практически запускалась машина по разработке и реализации проекта реконструкции инфраструктуры и производства подвижного состава.

31 декабря состоялось совещание под руководством Фадеева в Санкт-Петербурге в управлении Октябрьской дороги, где он озвучил следующие параметры: организовать движение пассажирских поездов на линии Москва–Санкт-Петербург со скоростью 300 км в час и более со временем следования в пути 2 часа 40 минут, а также Санкт-Петербург–Хельсинки со скоростью 250 км в час со временем следования 3–3,5 часа. Генеральной проектной организацией был определен Ленгипротранс. На линии Санкт-Петербург–Москва планировалось организовать сначала 4 пары высокоскоростных поездов в сутки, а затем 12 пар. На совещании было принято решение создать в управлении ОЖД отдел администрирования и управления проектом. «Новейшие технологии приходят в Россию. Надо не упустить шанс. Часы запущены, время пошло»¹, — так определил Фадеев на этом предновогоднем совещании особенность момента.

11 января 2005 года начальник ОЖД Виктор Степов подписал Приказ № 2/Н «О начале работ по организации скоростного и высокоскоростного движения на участке Москва–Санкт-Петербург–Выборг–Госграница». В нем предписывалось создать рабочую группу под его председатель-

¹ Гурьев А. Часы запущены, время пошло // РЖД-Партнер. 2005. № 2.

ством с участием руководителей дороги, представителей Ленгипротранса, НПО «Универсал контактные сети» и НИИФА. Были сформированы также 5 подгрупп по направлениям деятельности.

19 января 2005 г. Фадеев встретился с делегацией компании «Сименс АГ», которую возглавлял руководитель подразделения «Электропоезда» Дитрих Меллер. «Мы не скрываем, что к концу 2007 года хотели бы иметь пассажирский экспресс, который покрывал бы расстояние от Москвы до Санкт-Петербурга за 2 часа 40 минут. Только в этом случае мы сможем привлечь тех пассажиров, которые сегодня пользуются авиарейсами, и сделать этот проект рентабельным», — заявил на встрече Фадеев. Он также сообщил гостям, что уже сейчас на многих участках линии Москва–Санкт-Петербург поезд ЭР-200 способен развивать скорость свыше 200 км в час, а по участку протяженностью 100 км между станциями Спирово и Дорошиха возможно разогнаться и до 300 км в час. «Десять лет назад нам удавалось разогнать на этом участке обычный тепловоз до скорости 283 км в час. На этом полигоне и будут проходить испытания скоростные поезда нового поколения, разработкой которых займется компания “Сименс”», — констатировал Фадеев.

Меллер горячо поддержал президента ОАО РЖД, отметив в частности, что строительство отдельной железнодорожной ВСМ обошлось бы порядка 6 млрд евро, в то время как обновление инфраструктуры на действующей линии будет стоить гораздо дешевле. Правда, как признал Меллер, в этом случае скорость поезда будет составлять лишь 250 км в час из-за плотного графика движения пригородных поездов и невозможности ехать быстрее на линиях постоянного тока. Впрочем, по словам немецкого специалиста, и эти проблемы можно было решить. «По обновленной трассе можно будет ездить и со скоростью 350 км в час и даже выходить на предельную скорость поезда в мире до 400 км в час. Вопрос здесь только в оптимальном соотношении скорости и цены, которую надо платить за эту скорость»¹, — заявил Меллер.

На следующий день для немецких специалистов была организована на поезде ЭР-200 поездка для ознакомления с линией, которую с российской стороны возглавлял вице-президент ОАО РЖД Валентин Гапанович (ранее работавший главным инженером Октябрьской железной дороги), а с немецкой — коммерческий директор подразделения системного развития «Сименс АГ» Александер Беххольд. Разумеется, не-

мецким гостям очень понравились план и профиль дороги. «Первое впечатление — восторг от практически прямой магистрали, которая словно создана для высоких скоростей! Мы ехали со скоростью 200 км в час, но мне так и хотелось поддать газку, забывая, что это пока, к сожалению, невозможно. Это удивительно красивая дорога, а ее техническое состояние также заслуживает высокой оценки»¹, — заявил Беххольд. Немцам показали также новое депо Металлострой, где предполагалось проводить обслуживание высокоскоростных поездов. «Это депо похоже на наши, немецкие», — отозвался после осмотра член немецкой делегации Робби Штумп. Результатом поездки стало решение о создании профильных совместных рабочих групп.

Вскоре Фадеев стал делать и первые конкретные заявления о финансировании нового проекта. «ОАО РЖД планирует прибегнуть к заимствованиям для реализации проекта создания высокоскоростных поездов совместно с концерном “Сименс”, — сообщил он на одной из встреч 25 февраля и добавил: — Проект оценивается в 1,5 млрд евро, и у нас имеются десятки вариантов заимствований под него на внешних и западных рынках»². (После этого, естественно, все причастные задали себе вопрос: а почему же он тогда выступал таким противником заимствований для ВСМ?)

11 апреля 2005 года на Ганноверской выставке-ярмарке (Германия) в рамках российского дня была устроена презентация проекта ОАО РЖД по организации высокоскоростного движения. В мероприятии приняли участие президент РФ Владимир Путин и канцлер ФРГ Герхард Шредер. «Развитие высокоскоростного движения является одной из важнейших государственных задач, стоящих перед ОАО РЖД. Появление на рынке подобной услуги имеет революционное значение не только для российского железнодорожного транспорта, но и для всей национальной транспортной системы, поскольку обеспечивает гражданам страны свободу перемещения с минимальными временными затратами»³, — заявил на презентации Фадеев и пригласил глав государств и всех участников в первую поездку в высокоскоростном поезде из Москвы в Санкт-Петербург, которая состоится в начале 2008 года. Также он еще раз подтвердил, что время в пути составит 2 часа 40 минут.

¹ Октябрьская магистраль. 2005. 22 января.

² Пресс-релиз ОАО РЖД. 2005. 25 февраля.

³ Пресс-релиз ОАО РЖД. 2005. 11 апреля.

¹ Пресс-релиз ОАО РЖД. 2005. 19 января.

При этом были представлены следующие данные. Объемы перевозок пассажиров на линии Москва–Санкт-Петербург в 2004 году составили 7,7 млн чел., из них 6,2 млн приходилось на железную дорогу. Прогноз на 2010 год — в целом 9,1 млн человек. При условии появления высокоскоростного движения железнодорожным транспортом воспользуются 8,6 млн чел. Из них с учетом платежеспособности населения на долю высокоскоростных поездов будет приходиться 4,2 млн чел., поскольку примерно 35% населения российских столиц являются потенциальными клиентами высокоскоростного движения.

Фадеев также подтвердил, что ОАО РЖД намерено само профинансировать проект от российской стороны, вложив в развитие инфраструктуры 14,8 млрд руб. (2005–2007 гг.) и в приобретение подвижного состава 10 млрд руб. (2008 г.), то есть всего 24,8 млрд руб. или около 1 млрд долларов по тогдашнему курсу в течение двух лет. При этом был дан прогноз, что суммарная чистая прибыль по проекту составит 100 млрд руб. за 30 лет. Срок окупаемости инвестиций в ОАО РЖД определили в 9 лет.

Гвоздем презентации в Ганновере послужило подписание Геннадием Фадеевым и председателем правления «Сименса АГ» Клаусом Кляйнфельдом Договора о развитии производства высокоскоростных поездов для «Российских железных дорог». В документе были зафиксированы основные аспекты, касающиеся проектирования поездов, их главные характеристики и степень локализации производства в России, а также структура будущего контракта на закупки поездов. При этом ОАО РЖД выступило гарантом приобретения до 2015 года как минимум 60 электропоездов класса ICE-3. Стоимость предстоящей сделки официально оценивалась в 1,5 млрд евро.

Принципиальным условием заключения контракта, который стороны намеревались заключить летом 2005 года, являлось обязательство «Сименса» разместить производственные мощности на российской территории. ОАО РЖД предлагало следующий график локализации производства: в 2007–2008 гг. российские комплектующие должны были составлять 30% от стоимости производства поезда (оценочно это соответствовало сварке кузова и сборке из иностранных комплектующих), в 2010 году — 40–45% (производство кузова, плюс элементы экипажной части, плюс отдельные элементы интерьера поезда, плюс сборка) а в 2015 году — не менее 70%. Также предусматривались передача конструкторской документации, обеспечение трансфера технологий, консуль-

тирование по вопросам формирования производственной базы завода. Немецкая сторона внешне отнеслась к такому графику благосклонно. Однако существуют очень большие сомнения, что «Сименс» в действительности при подписании контракта пошел бы на сколько-нибудь скорый вариант перенесения производства в Россию. Во всяком случае, представитель «Сименса» Рольф Эпштайн в отношении поездов Velaro RUS («Сапсан») даже еще в начале 2009 г. говорил автору следующее: «Я думаю, высокоскоростные поезда не требуются в России в таком количестве, чтобы проводить локализацию их производства. Но если мы поведем речь о грузовых и пассажирских локомотивах или пригородных поездах, то здесь можно подумать. Однако необходимо их столь большое количество, чтобы локализация была экономически выгодной»¹.

Как бы то ни было, но при подписании документов в Ганновере Путин, в частности, недвусмысленно указал немецким товарищам: «Договор между нашим акционерным обществом “Российские железные дороги” и фирмой “Сименс” рассчитан до 2015 года. Российская сторона намерена вложить в этот проект около полутора миллиардов евро. Что это значит, для всех понятно. До 2015 года будут загружены немецкие предприятия нашими заказами. Это означает сохранение рабочих мест, сохранение уровня и развитие уровня производства. Для России с ее огромными территориями это означает получение новых технологий, развитие транспортной инфраструктуры»².

Тем не менее, как сообщалось в официальном пресс-релизе, стороны намеревались в 2007 году обеспечить сборку в России первого опытного образца поезда постоянного тока со скоростью 250 км в час, в 2008 г. — 4 опытных двухсистемных поездов со скоростью 250 км в час,

¹ И лишь в июле 2009 г., после того, как «Сименс» получил заказ на производство более 50 электричек для олимпиады в Сочи, в компании заговорили о реальной возможности в перспективе локализации производства этих, а также и высокоскоростных электропоездов в России. В частности, 30 июля 2009 г. в ходе презентационного рейса «Сапсана» на линии Москва–Санкт-Петербург президент ОАО РЖД Владимир Якунин выразил надежду, что в будущем на базе новейшего ремонтного комплекса в Металлострое будет организовано локализованное производство высокоскоростных экспрессов. Эту идею публично одобрил и глава российского представительства «Сименса» Дитрих Меллер, сказав: «Было бы неправильно реализовывать стратегию развития высокоскоростного движения в России без создания собственного производства подвижного состава». И улыбнулся своей вполне политкорректной европейской улыбкой.

² Пресс-релиз ОАО РЖД. 2005. 12 апреля.

а с 2009 г. начать серийный выпуск поездов. Инвестиции основных инвесторов в проект были запланированы в размере 35–50% от общего объема. При этом не исключалась государственная поддержка, главным образом за счет установления специальных ставок таможенных пошлин на ввозимое оборудование и комплектующие¹.

Любопытно, что в другом официальном пресс-релизе того же дня сообщалось о намерениях ОАО РЖД «приобрести в рамках контракта до 60 высокоскоростных поездов, способных осуществлять пассажирские перевозки со скоростями до 300 км в час»² (а не 250). Между тем это, помимо перспектив локализации, был принципиальный вопрос, и отсутствие в нем предельной ясности являлось очень показательным симптомом.

Если поезда (а соответственно, и инфраструктура) делались под 200–250 км в час, то с учетом необходимого снижения скорости при следовании по пригородным участкам о 2 часах 40 минутах речи идти уже не могло, а, значит, и никакого нового транспортного продукта здесь не получалось. То есть в таком случае это был шум-гам в общем-то на пустом месте и, более того, просто введение в соблазн руководства страны и общественности. Если же речь шла о 300 км в час и выше, то это, по всеобщему мнению специалистов, была уже принципиально иная ситуация, требовавшая другой нормативной технической базы, перемены типа электрического тока, совершенно иного уровня инвестиций в инфраструктуру и т. д. Между тем было хорошо видно, что цифра «300 км в час и выше» звучала в сводках новостей и комментариях ОАО РЖД явно как более красивая, но не истинная, а в целом просматривался сомнительный в такой ситуации принцип «ввяжемся в дело, а там посмотрим».

3

Все первое полугодие 2005 года на Октябрьской дороге и в причастных департаментах ОАО РЖД в связи с подготовкой проекта царил настоящий ажиотаж, приближающийся, без преувеличения, к какой-то фантасмагории. Однако атмосфера при Фадееве была такова, что никто из

¹ Пресс-релиз ОАО РЖД. 2005. 11 апреля; Октябрьская магистраль. 2005. 12 апреля; Гудок. 2005. 13 апреля.

² Пресс-релиз ОАО РЖД и «Siemens». 2005. 11 апреля.

его подчиненных не дерзнул подать свой голос против проекта, приняв тактику двойных стандартов: в глаза — под козырек, на самом деле — поживем — увидим. Перед журналистами же железнодорожники обычно храбрились и выражали показной оптимизм. Например, один из наиболее причастных начальников служб ОЖД в ответ на просьбу автора в ту пору высказать свой личный взгляд на проект ответил: «У меня здесь не может быть никакого личного взгляда, Вы же прекрасно знаете». А затем, уже «на камеру», заявил: «Можете написать так: это очень интересный в инженерном отношении проект, и мне будет очень интересно в нем работать». Аналогично вели себя и другие причастные.

Например, начальник Октябрьской железной дороги Виктор Степов неизменно ограничивался следующим скупым официальным комментарием: «Для нашего коллектива является большой честью участвовать в таком проекте как организация высокоскоростного движения на линиях Санкт-Петербург–Москва и Санкт-Петербург–Хельсинки. Мы уже начали все работы, которые находятся в компетенции дороги, и приложим все усилия для успешной реализации проекта».

Также и Валентин Гапанович был всегда бесстрастно-непроницаем: «Мы начинаем выполнение задачи, поставленной перед нами президентом компании, — минимизировать время нахождения в пути между Москвой и Санкт-Петербургом. Компания будет создавать российский скоростной поезд с применением современных высоких технологий. В конце 2007 года, как определил президент, скоростной поезд должен выйти на линию».

Некоторые пытались выехать на патриотизме. Например, заведующий отделением ВНИИЖТа Виктор Кочергин после поездки с делегацией из Германии на ЭР-200 сказал: «Немцы быстро поняли, что приехали не в Полинезию или Гвинею. Существующие в России требования к безопасности очень высоки, и даже фирме “Сименс” придется к ним тянуться. Да, мы отстали в технической стороне вопроса и хотим получить от немцев новые технологии. Но чтобы заработать, им придется серьезно потрудиться»¹.

Однако вне ОАО РЖД вопрос: что все-таки лучше — строить принципиально новую ВСМ или модернизировать старую дорогу — оставался вполне дискуссионным. Например, заместитель главного инженера Ленгипротранса, ответственный проектировщик проекта Николай Саенко

¹ Октябрьская магистраль. 2005. 22 января.

(ранее работавший главным инженером ОЖД), хоть объективно и был заинтересован в этой работе, отмечал, что в России пока нет даже нормативной базы для работ, связанных с такими высокими скоростями. При этом он считал очень важным участие в проекте государства, в частности указывая: «Когда мы занимались реконструкцией линии Санкт-Петербург–Москва, то столкнулись с тем, что субъекты Федерации, органы местного самоуправления, всевозможные появившиеся АО всячески навязывали нам трудноподъемные и зачастую необоснованные технические условия. То есть они свои проблемы неизменно старались переложить на нас. Энергетики требовали менять им какие-то опоры, лесники про любой кустарник писали, что это — лес 1-й категории, органы власти без выполнения тех или иных требований не отводили земли и т. д. На это уходило огромное количество времени и сил. Поэтому осилить новую высокоскоростную реконструкцию можно будет только при условии, что проект станет государственным. То есть нужно Постановление Правительства РФ. Это обяжет все причастные ведомства и субъекты Федерации поддерживать проект, и тогда все вопросы будут решаться намного проще. Только всем миром или, как говорится, “гуртом во спасение” можно реализовать у нас идею организации высокоскоростного движения. Что касается нашего института, то мы готовы подготовить ТЭО проекта за полгода с момента подписания договора»¹.

Заместитель руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Иван Яриков был нейтрально оптимистичен: «Оба варианта — и строительство новой ВСМ и реконструкция существующей линии — имеют право на жизнь. Ничего страшного тут нет, и тот и другой проекты — реальные. Но в любом случае должны быть проведены большие изыскательские работы и сделана экономическая оценка. Наше агентство будет проявлять активность в этом деле, совместно с ОАО РЖД рассматривать вопросы, решать задачи».

Директор Института проблем транспорта РАН Олег Белый, напротив, как-то неуверенно размышлял: «Трудно сказать... Ведь та же отдельная ВСМ — эта была идея-то в свое время фадеевская. Я участвовал в той первой пресс-конференции, которую он проводил в гостинице “Пулковская”. Почему Фадеев сейчас не поддерживает эту идею, а пробивает другой проект — мне, откровенно говоря, непонятно. Наверное, там влезли какие-то финансовые вопросы, а не технические. Может, он

с экономической и даже политической точки зрения и прав, что хочет быстренько модернизировать имеющуюся магистраль и организовать здесь реальное высокоскоростное движение. Мне трудно судить...»

Руководитель Северо-Западного территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта (ранее работавший первым заместителем начальника ОЖД) Виталий Михно уже более уверенно отмечал: «При всем моем уважении к Геннадию Матвеевичу подобные грандиозные проекты должны начинаться, конечно, с глубокой проработки. А вот экспромтом объявлять какую-то мощную идею, а потом уже пытаться под это подогнать нормативную базу и все существующие ресурсы, не оставляя себе путей для отступления, — это неправильно. Здесь же вышло так: сначала было объявлено о необходимости достижения скоростей 300 км в час и выше. Сейчас говорят, что планка может быть снижена в целом до 250 км в час, а на каких-то участках она может быть выше. То есть я хочу сказать, что подобные экспромты, наверное, важны и интересны, но все-таки тут больше политики, нежели экономических основ для инвестиционных мероприятий. Конечно, создавать высокоскоростную магистраль надо просто в обязательном порядке. Нужно достигать скорости 300 км в час и выше. Это не вызывает никаких сомнений. Но что касается выбора между строительством новой ВСМ и реконструкцией действующей, то я бы высказался, конечно, за первый вариант».

А всю жизнь проработавший на Октябрьской дороге Анатолий Зайцев, знавший ее как родную и говоривший, что он относится к ней, как к дочке (то есть никому не дает в обиду), относительно планов Фадеева однажды сказал автору: «Вы знаете, такие задачи может ставить, извините, только не совсем технически грамотный человек. Все это полная бессмыслица и пустое закапывание денег. Между тем сегодня в эту дорогу уже вложено столько, что можно было бы построить новую современную высокоскоростную магистраль». При этом Зайцев напоминал, что вопрос выбора варианта новой или старой дороги для высокоскоростного движения рассматривался еще в 80-х годах, и тогда специалисты МПС твердо сделали выбор в пользу строительства новой ВСМ. В августе 2005 г. в одном из газетных интервью Зайцев прямо указал, что превратить линию Санкт-Петербург–Москва в высокоскоростной ход «в принципе невозможно, а экономически преступно»¹.

¹ Гурьев А. Часы запущены, время пошло // РЖД-Партнер. 2002. № 1.

¹ Октябрьская магистраль. 2005. 25 августа.

Такой же позиции придерживался и бывший министр путей сообщения Николай Конарев, который еще при первой реконструкции ОЖД во второй половине 1990-х годов, в частности, утверждал: «Да, реконструкция старой линии необходима, и в первую очередь по путевому хозяйству, ибо здесь много предупреждений об ограничении скорости. То есть реконструкция должна пройти вне зависимости от ВСМ. <...> Однако выполнять роль высокоскоростной магистрали существующая линия не сможет и после реконструкции. Ее технические возможности никогда не позволят осваивать массовые пассажирские перевозки между Москвой и Петербургом за время, не превышающее 3 часов, что является основным условием комфортности перевозки в дневных поездах». Отметим, что съём грузового движения на кружные пути не решает, а наоборот, усугубляет проблемы данного транспортного коридора, Конарев далее констатировал: «Наилучший вариант перевозок на направлении Санкт-Петербург–Москва — это передача пассажиров со всех видов транспорта на ВСМ. А при возрастании в перспективе грузовых перевозок на этом направлении вполне можно будет их переключить с автотранспорта на стальную магистраль. Тогда каждая из линий — существующая и ВСМ — сохранит свое назначение на перспективу»¹.

Наряду с этим профессора ПГУПСА В.И. Ковалев, А.Т. Осьминин, В.И. Бадах и М.В. Стрелков провели научное исследование данного вопроса и, в частности, выполнили детальный анализ пропуска вагонопотоков с отклонением грузового движения с линии Москва–Санкт-Петербург. В результате они пришли к выводу о явной экономической неоправданности переноса грузового движения с главного хода Москва–Санкт-Петербург на обходные линии, ибо это будет приносить ежегодные потери не менее 7,7 млрд руб. Причем без учета капложений в обходные линии, а, например, только на реконструкцию направления Мга–Пестово–Сонково необходимо было израсходовать порядка 50 млрд руб. В целом, в специальной записке «К вопросу организации высокоскоростного движения поездов на линии Санкт-Петербург–Москва» ученые отмечали: «В материалах по экономическому обоснованию дальнейшей реконструкции главного хода имеется вывод о том, что в случае возврата грузового движения с Северного хода на главный ОАО РЖД понесет потери в доходах из-за сокращения тарифного расстояния. Кроме того, «введение в действие специализированной ВСМ приведет

¹ Гудок. 1997. 7 августа.

к перетоку доходов в РАО ВСМ». Таким образом, решение ОАО РЖД об использовании действующей магистрали для высокоскоростного движения поездов является корпоративным и не отвечает интересам государства. По существу это ошибочное, недальновидное решение. Непрерывающаяся реконструкция инфраструктуры на этой линии на протяжении многих лет приносит огромные затраты без получения реальной прибыли. Учитывая, что с государственной позиции сообщение между двумя столицами должно быть на современном уровне, необходимость сооружения ВСМ не подлежит сомнению»¹.

4

В целом различные специалисты указывали на следующие предсказуемые технические сложности при реализации проекта. Прежде всего обращал на себя внимание тот факт, что существующая трасса проходила по очень густонаселенным районам. На ней имелось порядка 50 станций и несколько десятков остановочных платформ. Также на линии использовалось множество одноуровневых пешеходных переходов через пути и проходов вдоль магистрали. Понятно было, что интенсивное высокоскоростное движение нужно очень серьезно ограждать в целях безопасности населения, то есть чуть ли не заключать его в какой-нибудь недоступный для людей и животных желоб.

Крайне сложным был вопрос выпрямления линии. После реконструкции 1995–2001 годов, рассчитанной на скорости 200 км в час, между столицами осталось порядка 15 кривых, которые не были спрямлены и являлись «барьерными местами» для скоростного движения. Это были кривые радиусом менее 2 и даже менее 1 километра. Но при скоростях 250–300 км в час радиусы кривых должны были быть не менее 5–7 км, а таких мест насчитывалось уже прядка 100! При этом уположить эти кривые сплошь и рядом было крайне трудно. Например, чтобы пройти Бологое со скоростью хотя бы 200 км в час, нужно было спрямить здесь дорогу, то есть выносить ее значительно левее по ходу движения на Москву, прокладывая через большой населенный пункт Медведево. И так было во множестве мест, когда со строительством новых участков

¹ Ковалев В.И., Осьминин А.Т., Бадах В.И., Стрелков М.В. К вопросу организации высокоскоростного движения поездов на линии Санкт-Петербург–Москва // Архив ПГУПС, кафедра «Управление эксплуатационной работой».

возникали очень проблематичные вопросы землеотводов. Кто разрешит строить новые участки, так сказать, по крышам стоящих там жилых и производственных зданий? Вопрос. Также нужно было построить несколько новых больших мостов, потому что к старым новые участки уже не стыковались.

Большие вопросы имелись по старому земляному полотну. По официальным данным, на слабых основаниях были расположены 92 км насыпей, а более чем на 14 км имелись пучины высотой преимущественно от 15 до 25 мм. При высокоскоростном движении это было недопустимо, и следовало во многих местах полностью переснимать грунт, искать какие-то новые технологические решения для проблемных участков. Однозначно требовались обширные и тщательные изыскательные работы, включая взятие грунтовых проб на больших глинах.

Весьма проблематичным оказался вопрос с габаритами: между осями путей, опорами, станционными постройками, платформами и т. д. Можно ли их сохранить или необходимо расширить? Никто не знал. Очевидно, что все одноуровневые автомобильные переезды нужно было заменить на путепроводы.

Было принято считать, что технические решения, заложенные в конструкцию контактной сети КС-200, позволяли адаптировать ее до скорости 250 км в час. Однако, проехав по действующей линии, немецкие спецы дали свое заключение, что такая сеть может обеспечивать надежный токостем только при скоростях 120–130 км в час, а на большие скорости еще нужно проводить испытания. Как отмечали специалисты Октябрьской дороги, это был для них «просто шок», поскольку КС-200 проектировалась для 200 и даже для 250 км в час.

Невыясненными были также перспективы использования устройств СЦБ и систем безопасности. На ОЖД была к тому времени введена новая система автоматики АБТЦ. Предполагалось, что после некоторого усовершенствования она смогла бы работать в новых условиях, но и здесь были вопросы, например, ее электромагнитной совместимости с асинхронным двигателем. Во всяком случае, необходимо было проводить исследования.

Более чем проблемным являлся вопрос выбора рода электрического тока для тяги поездов. Было общепризнано, что скорости порядка 250–300 км в час может обеспечить лишь линия, работающая на переменном токе. Однако магистраль Санкт-Петербург–Москва работала

на постоянном, и все независимые специалисты в один голос утверждали, что его замена по многим техническим и даже главным образом социально-экономическим причинам была бы крайне затруднительна. Этот вопрос обсуждался еще в 1996 году на Научно-техническом совете МПС, и решение о невозможности перехода на главный ход ОЖД на переменный ток было совершенно однозначным¹.

Возникали проблемы с реализацией планов по полному выводу с трассы грузового движения. В целом существовало общее понимание, что очень значительную его часть убрать на параллельные ходы возможно, и такая работа уже была к этому времени большей частью проведена. Правда, это вызвало удорожание перевозки, поскольку на самом деле альтернативные линии вовсе не являлись «параллельными». К тому же требовалось их серьезное усиление. Например, восточный ход Вологда–Череповец–Санкт-Петербург работал на пределе и периодически захлебывался. Линия же Москва–Санкт-Петербург через Сонково была совсем маломощна. Также очень серьезной выглядела проблема местной грузовой работы, которая достигала порядка 400 вагонов в сутки. Предприятиям в городах Тверь, Лихославль, Вышний Волочек, Бологое и др. пришлось бы искать новые логистические схемы, что негативно сказалось бы на их экономике, а значит, и на социальной стабильности региона. Поэтому было не исключено, что местные сборные поезда придется оставить, возможно, с работой в ночное время и различными ограничениями.

Очень непонятные вопросы возникали с пригородным движением. Здесь однозначно просматривалась необходимость строить третьи и четвертые пути на линиях Москва–Клин и Санкт-Петербург–Тосно. Что же касается всего остального участка дороги, то нужно было бы увязывать пригородное и высокоскоростное движение в один график как в утренние, так и в вечерние пиковые часы — сложности невероятные.

Неясен был вопрос и стоимости проекта. Никто до создания ТЭО не мог бы назвать мало-мальски конкретную цифру, хотя Фадеев на одном из селекторных совещаний и заявил, что при строительстве специализированной линии для высокоскоростного сообщения потребовалось бы как минимум в 3,6 раза больше инвестиций, чем на реконструкцию действующей. Весной 2005 года в сообщениях ОАО РЖД стала фигури-

¹ Гудок. 1996. 23 июля.

ровать цифра 15 млрд рублей¹, но при проведении Академией транспорта научной экспертизы она была признана очень заниженной.

Ну и, разумеется, не решен был даже вопрос с соответствующей технической нормативной базой, то есть узаконенными отечественными требованиями к организации высокоскоростного движения на сети железных дорог, входящих в систему ОАО РЖД.

Сам Фадеев, конечно, признавал, что проект организации высокоскоростного движения на действующей дороге довольно труден, но, видимо, явно не хотел представлять — насколько. На одном из совещаний он размышлял: «Наибольший объем работ будет заключаться в том, чтобы в целом подготовить инфраструктуру для скоростей 250–300 км в час на постоянном токе. Должна меняться контактная сеть и система внешнего энергоснабжения, надо увеличить количество тяговых подстанций. Необходимо 9 искусственных сооружений приводить в порядок под высокие скорости. Надо убирать также 9 автомобильных одноуровневых переездов. У нас традиционно многие вокзалы находятся на междупутьях, представляя собой так называемые островные сооружения. Надо обеспечить безопасность людей. Трудные точки — это пригородные зоны Москвы и Санкт-Петербурга. Здесь гигантские размеры пригородного пассажирского движения. Мы должны развязать инфраструктуру так, чтобы пассажир не сказал: ну вот, и так было тесновато, а теперь еще мелькают скоростные поезда, а мы стоим на платформе и ждем. Мы проработаем здесь вопросы строительства третьих и четвертых путей. Проблем много, но мы полны уверенности их решить».

А между тем, едва начались практические попытки выполнить указания Фадеева, как сразу же, по крайней мере, к непосредственным исполнителям стало потихоньку приходиться некоторое отрезвление. Вот, например, что писала газета «Октябрьская магистраль» в апреле 2005 года: «Под председательством начальника дороги В. Степова прошло очередное заседание рабочей группы по организации высокоскоростного движения на участке Москва–Санкт-Петербург–Выборг–Госграница. Выступивший на совещании главный инженер дороги В. Зиннер поставил перед службами пути, СЦБ, электрификации и электроснабжения задачу оценить техническое состояние инфраструктуры и представить свои предложения по реконструкции под требуемые скорости. На линии Москва–Петербург необходимо реконструировать

99 кривых. Определены 4 первоочередных объекта из этого списка. Администрациям муниципальных образований разосланы письма с просьбой дать предложения по сооружению путепроводов, пешеходных тоннелей и мостов. Кстати сказать, на предложения рассмотреть вопрос о ликвидации грузовой работы на некоторых станциях главного хода получены отрицательные ответы. В. Степов подчеркнул, что строительство инженерных сооружений возможно только при совместном финансировании с местными администрациями. Ни одну из имеющихся станций целиком нельзя закрыть ввиду необходимости скрещения и обгона поездов»¹.

В другом номере газеты читаем, что 25 апреля президент ОАО РЖД Геннадий Фадеев поставил задачу переноса ряда пассажирских поездов с линии Санкт-Петербург–Москва на параллельные ходы. Часть из них пойдет через Сонково и Будогощь, часть — через Ржев и Великие Луки. При этом ряд станций придется закрыть для грузовой работы, а Сонково может стать большой пассажирской станцией. В заметке отмечалось, что остается много вопросов, на которые никто не дает ответов. Например, сколько путей модернизировать под высокоскоростное движение — один или два? Кажется, со стороны Москвы количество путей до Крюково увеличат до четырех, а на участке до Клина — до трех. Дополнительные пути необходимо проложить и со стороны Санкт-Петербурга. Но никто пока не знает, до какой станции нужно продлить трехпутку — до Тосно или до Любани? Газета, в частности, писала: «Мимо Тосно высокоскоростные поезда будут пронеситься со скоростью 200 км в час. При этом могут возникать сильные воздушные завихрения, опасные для стоящих на платформах пассажиров. Поэтому необходимо решать и новые вопросы безопасности. Возможно, будет принято решение, используемое на ряде станций Санкт-Петербургского метрополитена: защитная стена с раздвижными створками напротив дверей вагонов. Есть еще важный нюанс, связанный с электричками. Нужно так увязать движение пригородных и дальних поездов, чтобы они не мешали друг другу. Для этого планируется организация движения скоростных электричек, способных двигаться со скоростями до 160 километров в час»².

Трудно сказать, когда именно ситуация переросла бы в очевидное техническое и политическое фиаско, но к лету 2005 года в соответст-

¹ Пресс-релиз ОАО РЖД. 2005. 8 апреля.

¹ Октябрьская магистраль. 2005. 5 апреля.

² Октябрьская магистраль. 2005. 24 мая.

ющих инстанциях созрело кадровое решение. 14 июня 2005 года Геннадий Фадеев был отправлен в отставку, а президентом ОАО РЖД был назначен первый вице-президент Владимир Якунин¹. Став во главе компании, он практически сразу приостановил проект организации высокоскоростного движения на ОЖД.

5

28 июля на пресс-конференции в Санкт-Петербурге после совещания по развитию транспортной системы Северо-Запада РФ Якунин в частности заявил: «Высокоскоростное движение — это безусловный фактор технологического развития железных дорог во всех странах. Он с неизбежностью придет и к нам, и мы будем делать все от нас зависящее для того, чтобы он пришел. Другое дело — как мы это сделаем? Мы это сделаем по уму, на основании экономически обоснованных расчетов и технологически обоснованных решений. Мы сейчас исходим из того, что в ближайшее время будут окончательно доработаны наши технические задания по этому проекту. Мы исходим из необходимости реализации проекта скоростного движения на линии Санкт-Петербург–Москва поэтапно. То есть доведение скорости поездов до 250 км в час может быть реализовано с учетом некоторой модернизации существующей железно-

¹ Якунин Владимир Иванович родился в 1948 г. во Владимирской области. В 1972 г. окончил Ленинградский механический институт. Трудовую деятельность начал младшим научным сотрудником Государственного института прикладной химии. После окончания службы в Советской Армии работал инженером, старшим инженером Управления Государственного комитета Совета Министров СССР по внешне-экономическим связям, начальником отдела Физико-технического института им. А.Ф. Иоффе АН СССР. С 1985 по 1991 г. — на дипломатической работе (второй, затем первый секретарь Постоянного представительства СССР при ООН). Далее — председатель совета директоров АОЗТ «Международный центр делового сотрудничества», начальник Северо-Западной окружной инспекции Главного контрольного управления Президента РФ. С октября 2000 г. — заместитель министра транспорта РФ. С февраля 2002 г. — первый заместитель министра путей сообщения РФ. С октября 2003 г. — первый вице-президент ОАО РЖД. 14 июня 2005 г. назначен президентом ОАО РЖД. Является председателем попечительского совета Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного. С января 2006 г. — научный руководитель и председатель попечительского совета Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования при ООН РАН. Доктор политических наук. Автор ряда монографий, основатель направления «политология транспорта».

дорожной инфраструктуры. Что же касается высокоскоростного движения со скоростью 250–350 км в час, то по этому поводу будут проведены соответствующие научные изыскания, даны экспертные оценки, и тогда мы совместно с руководящими министерствами и ведомствами будем вырабатывать окончательную конфигурацию этих проектов»¹.

А в августе того же года в одном из интервью Якунин сказал: «Своевременность, этапность реализации тех или иных проектов, а также партнерство с теми или иными компаниями должны строиться на основании глубокого анализа. К сожалению, ряд решений, которые были прежде продекларированы, не основывались на таком подходе»². То есть Якунин однозначно признал, что проект Фадеева являлся попросту авантюрой, которая делается не «по уму» и без должной технической проработки.

В сентябре 2005 года Валентин Гапанович на вопрос автора: что же теперь будет со скоростями 300 км в час и выше, ответил: «Ну, откровенно говоря, скорость в 300 км мы в этот проект, исходя прежде всего из-за системы энергоснабжения, и не закладывали, а 250 — да. Сегодня мы еще раз проверяем правильность ранее выбранных подходов и после этого будем принимать решения. Но то, что сегодняшние скорости до 200 км в час будут наращиваться — это несомненно. Вопрос состоит в том — какими темпами. При этом, разумеется, совершенно не исключается и тот вариант, за который высказывается Минтранс, — то есть строительство специализированной ВСМ. Здесь же, на Октябрьской дороге, мы реально можем поставить задачу достичь времени пребывания в пути 3 часа 55 минут за год-полтора».

По крайней мере ни о каких 300 км в час даже для красного словца речь уже не шла. «Нет ни одного железнодорожника, который сегодня говорит о возможности запустить движение со скоростями свыше 250 км в час на участке Москва–Петербург. Проект серьезно пересматривается. Скорости свыше 250 км/ч требуют выделенной линии, и без финансовой поддержки со стороны государства такой проект нежизнеспособен»³, — отмечал в это время Якунин.

Параллельно происходили некоторые переосмысления и в вопросе производства поездов ICE совместно с «Сименсом». «Мы ранее заклю-

¹ РЖД-Партнер.Ру. 2005. 28 июля.

² Гудок. 2005. 16 августа.

³ Федеральный строительный рынок. 2005. № 7.

чили договор на разработку эскизного проекта, по которому уже заплатили 20 млн евро. Но лично я бы никогда такой договор не пропустил. Потому что компания по нему не получает собственности на техническую документацию. Сейчас мы работаем над внесением изменений в Соглашение. Немцы пообещали подготовить новый вариант до 30 сентября», — комментировал ситуацию глава ОАО РЖД.

Немцы, разумеется, были крайне недовольны. Пресс-секретарь профильного подразделения «Сименса» Дирк Эрат даже назвал подобные заявления «спекуляцией одной из сторон сделки», сказав: «Наше сотрудничество основано на Договоре о разработке высокоскоростного поезда. По его выполнению нашей целью является заключение Договора о поставке. До тех пор, пока он не будет подписан, мы не можем ничего комментировать. Но в любом случае речь не идет о том, что завтра мы соберем все документы в папку и они полетят в Москву. Мне неизвестно, чтобы срок 30 сентября был где-то как-то закреплён».

Однако новое руководство ОАО РЖД теперь уже давало понять, что «Сименс» — не единственный возможный партнер компании. «Я хочу возобновить сотрудничество с Финскими железными дорогами. Еще три года назад, когда мы обсуждали проект скоростного движения Петербург–Хельсинки, я высказал идею создания СП — финны в него могли бы внести свой скоростной поезд Pendolino, а РЖД адекватные по стоимости активы. Этот поезд адаптирован к зимним условиям эксплуатации и нашей колее. Сейчас мы получили информацию, что финская сторона готова вернуться к этой теме. В Pendolino нужно доработать только ряд систем безопасности. Это решаемая проблема»¹, — заявил Якунин.

23 сентября делегация ОАО РЖД во главе с президентом посетила Италию, где приняла участие в поездке на высокоскоростном поезде по маршруту Рим–Флоренция, побывала на предприятиях компаний «Ансальдобреда» и «Альстом», а также объектах строительства высокоскоростной железнодорожной линии Турин–Новара. «Мы сегодня продолжаем оценивать возможности и рассматривать варианты реализации проекта по увеличению скорости движения пассажирских поездов между Москвой и Санкт-Петербургом до 250 км/ч. Целью проекта является увеличение доходов компании за счет привлечения дополнительного пассажиропотока»², — комментировал ситуацию Якунин.

¹ Федеральный строительный рынок. 2005. № 7.

² Пресс-релиз ОАО РЖД. 2005. 27 сентября.

Однако выбор был сделан все-таки в пользу «Сименса». 25 ноября 2005 года в Москве президент ОАО РЖД Владимир Якунин и член центрального правления «Сименс АГ» Руди Лампрехт подписали стратегический пятилетний Меморандум о сотрудничестве в области разработки, эксплуатации и технического обслуживания оборудования и подвижного состава железных дорог и подготовке технических решений по различным проектам. А несколько позже, 18 мая 2006 года в г. Сочи в рамках международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» Якунин и президент подразделения «Транспортная техника» компании «Сименс» Ханс Шаберт подписали контракт о поставке высокоскоростных электропоездов стоимостью 276 млн евро.

Согласно этому договору, ОАО РЖД покупало 8 электропоездов Velaro RUS, произведенных на заводах Германии, поскольку, как сообщалось, это экономически выгоднее для обеих сторон. Заказанные поезда были рассчитаны на скорость 250 километров в час с возможностью ее увеличения до 330 км/ч после незначительной модернизации¹. В ноябре 2008 года первый Velaro RUS («Сапсан») прибыл в Санкт-Петербург для ходовых испытаний. Через год предполагалось запустить его в графиковую эксплуатацию.

6

Спустя три года после отставки Фадеева автор спросил его, действительно ли он верил в реальность планов по организации на действующей линии движения со скоростью 250–300 км в час? По мере развития диалога на эту тему Геннадий Матвеевич все более волновался, а под конец явно не смог скрыть того, что в его душе по этому поводу навсегда засела глубочайшая обида. На то, что он волею интриг оказался практически обманутым. Вот эта часть беседы автора с Фадеевым, состоявшейся в августе 2008 года.

— *Геннадий Матвеевич, Вы и сегодня считаете, что Ваш план был вполне правильный и выполнимый?*

— А что же, я, по-вашему, блефовал, что ли?! Да, я предлагал реальную модель. И Вы могли бы сегодня приехать ко мне на эту встречу из Питера уже на высокоскоростном поезде, если бы не было перечеркнуто то великолепное государственное решение, которое в 2005 году приняли

¹ Пресс-релиз ОАО РЖД. 2007. 20 апреля.

в Германии и где было записано, что в первом квартале 2008 года мы уже должны поставить российский высокоскоростной поезд на рельсы Москва–Санкт-Петербург. Подчеркиваю, это была великолепная встреча двух лидеров: Путин, Шредер, 400 журналистов — и мы говорили, что это должен быть российский поезд. И когда мы подписали это соглашение, я знаю, что «Сименс» очень запереживал, ему надо было провести очень большую работу по реорганизации. Они же здесь у нас все изучили. На каких предприятиях, с кем надо объединяться, какими силами создавать и так далее. Да, там много решений в первом поезде вышло бы оттуда готовых, а остальное — наработывалось. А сегодня я вашей братии журналистской делаю большой упрек — а чего же вы замолчали, а почему вы не проревизовали мои слова, сказанные в ответ западному корреспонденту в присутствии двух президентов? Он меня там спросил: «Господин Фадеев, а Вы не ошибаетесь, что успеете за три года сделать поезд»? Я сделал маленькую паузу, подумал и сказал: «Если мне не помешают, сделаем быстрее». Это вызвало огромное оживление в зале и в президиуме.

— *То есть Вы уже тогда намекнули, что Вам могут помешать?*

— Я не намекал, а я знал этих оппонентов. Знаете, такие контракты — они же многого стоят, но только не для Фадеева. Представить себе, что потом заплатить 1,5 млрд евро за восемь поездов Вилара! Да что же это? И я сегодня абсолютно уверен: да, по этой инфраструктуре пойдут зарубежные поезда. Но нам только этого и не хватало.

— *А Вы и сейчас уверены, что и инфраструктуру под высокоскоростное движение подготовили бы?*

— Вы в курсе или не в курсе, что в то время сотни ученых сели за парты за разработки технических параметров?! Каждый метр, каждый километр линии Санкт-Петербург–Москва был взят за разработку по принципу: что надо здесь сделать, как надо сделать, чем надо сделать и так далее. Мне Беседин Иван в то время говорил, дескать, Геннадий Матвеевич, Вы зайдите, посмотрите, какой настрой, люди жаждут, ученые — они же много знают, много разрабатывали, что-то писали и вот вдруг — им реально оплачена работа, причем она же подконтрольна и т. д.

— *И Вы считаете, что можно было, как Вы первоначально говорили, за 2 часа 40 минут доехать? Это же на многих участках нужно было под 300 км в час разогнаться.*

— Реально надо было ехать 200 км в час. Вы поделите 650 на 200 — это получается три часа с чем-то, с копейками. Вот три часа для линии

Санкт-Петербург–Москва и надо. Ну, лучше, конечно, 2 часа 59 минут. Но если и 3 часа 17 минут из центра в центр приехать, от метро до метро — это решение вопроса. В 2008 году можно было бы ехать уже на многих участках свыше 250. 300 — пока нет. Там же вопрос на вопросе, понимаете, вопрос на вопросе. Это же, например, энергоснабжение, новый принцип подвески контактного провода. У нас сегодня КС-200 еще не везде стоит. А это 250.

— *То есть Вы все-таки действительно убеждены, что все запланированное было реально.*

— А почему бы Вам вопрос не задать так: а на чем Вы базировались, почему у Вас такая уверенность была? Было ли это Ваше личное, или коллегиальное решение? Вы с кем-то совместно это решили? То есть, на какой базе Вы стояли, принимая это решение? Или Вы можете спросить в личном плане: вот, дескать, Геннадий Матвеевич, мы проследили Вашу биографию, где Вы работали, и знаем, что вот это Вы в своей жизни могли, а это — не могли. И поэтому спрашиваем: почему это Вы подумали, что на сей раз смогли бы? Вот если бы Вы меня уличили таким образом, показали бы на примерах моей жизни, что мне это заведомо не суметь было сделать, тогда я бы, наверное, признал, что да, действительно слухавил. Но нет, я был убежден, что прав. У меня же перед глазами все перегоны этой линии как живые стоят. Все перегоны. Да и немцы, проехав на нашем ЭР-200, сказали, что лучшего в мире полигона для высокоскоростного движения просто нет. Какой смысл было строить планы по новой ВСМ в тех условиях, в которых мы оказались, и сочинять миф, что у нас много денег? Это миф, их много не бывает. Но разумное их направление на какие-то цели вполне возможно. Вообще говоря, когда кто-то заявляет, что вот эту линию надо опять отдать для грузового движения и тогда, дескать, кружность ликвидировать, тут, конечно, ничего нового нет. Много ума не надо, чтобы такую линию, куда столько уже вложено, дать под грузовое движение и расколошматить ее через два года. Наоборот, надо убирать из Санкт-Петербурга сортировочные станции, они же в центре города стоят! Кошмарные площади, стоимость земли какая! Дешевле вынести переработку грузопотоков, они не нужны там, поскольку это грузы не для города. Вычистить, обойти, расположить сортировку до Санкт-Петербурга, где-то, скажем, в Волховстрое. И раньше такие проработки были. Вот что надо делать, а Петербург отдать пассажирскому комплексу. Сделать действующую дорогу пассажирской — вот это ведущая идея для линии Санкт-

Петербург–Москва. И тем более, что касается юга, то строить туда отдельную скоростную линию — это мало не покажется. Гигантские суммы. И то, что с моим проектом мы пережили траурный день, ну что ж, в жизни страны всякое бывает.

— Ну, это понятно...

— Одну секунду, что Вам понятно-то? Что создали в РЖД теперь уже акционерное общество «Скоростные магистрали», вошли туда с одним миллионом рублей уставного капитала и тремя работниками? И вот они сегодня будут реанимировать все то, что там до них похоронили, закопали? Что этим занимаются такие великие ученые, которые вообще к железнодорожному транспорту никакого отношения не имеют? И вот якобы все что-то делается... Вот это, что ли, понятно-то?

— Геннадий Матвеевич, а как так получилось, что в 2004 — первой половине 2005 года Правительство как бы поддерживало оба проекта — и строительство ВСМ, и реконструкцию действующей линии? Это же все-таки некое противоречие.

— А что вообще можно сказать про людей, которые тебе обещали — и не сделали? Про тех, которые успехов в жизни не своими мозолями достигают. А вот мне нигде появиться не стыдно, будь то Дальний Восток, Север или Калининград — и везде меня сразу узнают, подходят, здороваются, приветствуют. Для меня это всегда было самой высокой оценкой в жизни. А почему меня все знают? Я думаю, потому, что где бы я ни работал, я все делал для человека и всегда говорил правду. Вот — правда, правда и правда. Я всю страну прошел, жизнь прожил и нигде не наврал. Поэтому, отвечая на Ваш вопрос, я еще раз вспоминаю слово в слово то, что говорил в Ганновере. И в своей книге я так и написал: «На вопрос “А вы сделаете?” я ответил: “Сделаю, если не помешают”». А дальше написал: помешали¹.

— А Вы в данном случае что конкретно все-таки имеете в виду?

— А то, что вот были соглашения — и как будто этого не было. И вопроса мне никто не задал, дескать, прокомментируйте, пожалуйста, Вы что, ошиблись или тут что-то не так? Вот и все. Нет вопроса.

— Было сказано на официальном уровне, что принимались непродуманные технические решения. Я вот Вам тоже «слово в слово» говорю.

¹ В действительности в книге Г.М. Фадеева в описываемом эпизоде такой приписки — «помешали» — нет. См.: Фадеев Г. Судьба моя — железная дорога. С. 258–264.

— Это можно было бы принять, если бы так сказал вышестоящий по отношению ко мне. Премьер или на Правительстве сказали. Это бывает, что допущена непродуманность. Вот Николай Емельянович ратовал в свое время за то, что надо строить мост на Сахалин. Он же выступил на Правительстве, подробно остановился на своих предложениях и сказал так, что вот это, дескать, проверка вас тут на вшивость, кто вы такие и насколько вы зря здесь сидите. Он вошел в эту тему и в эту роль, почувствовал, что надо туда строить мост. Но ему сказали, что это ошибка. И не только здесь в Москве сказали, а и там, где он пытался строить, в Хабаровском крае были категорически против. Я к чему это говорю — да, бывают ошибки. Но у меня же никто не нашел ошибок! И я же не один принимал это решение. Коллегия принимала! И я их пофамильно Вам могу назвать — и тот же Беседин, и Липидус, и Гапанович и другие, — они же упивались, что наконец-то, вот настоящее дело. Все те люди. Я никого не заставлял, боже упаси. Берем какое-то техническое решение, тот или иной узелок — его же всегда кто-то где-то разбирал, кто-то «да» сказал или особое мнение имел, но это же коллективная работа специалистов. Мы определяли шаги: первый шаг, второй и так далее. Экономика, финансисты, технари и т. д. А если говорить конкретно о поезде, то ведь ответственность брала на себя та сторона за выполнение контракта. Причем на условиях российских. Я не покупал у них поезд, я его создавал вместе с ними. Я делал правильно.

— Мне все-таки не совсем понятна логика поведения в этом деле причастных. Президент страны поддержал тот контракт, который вы подписывали в Ганновере. Значит, была заранее проведена большая работа...

— Ну, о чем Вы говорите! Прежде чем вынести этот вопрос на встречу двух глав государств, в МИДе, в Минэкономике, в Минтрансе, в Правительстве — все это прошло.

— То есть все было проговорено, продумано, согласовано...

— Да, да, да.

— Ну а потом — вдруг все это как-то без особых проблем нивелировалось. Мне это не совсем понятно. Видимо, и Вам тоже.

— Нет, а мне понятно. Мне очень понятно. Я же сказал, что это — очень дорогой проект. Он очень дорого стоит. Больше я Вам к этому ничего не добавлю. Я все сказал.

— Но если поддержал президент страны...

— А президент что, должен отвечать за каждый наш шаг, что ли? Он поддержал идею. Он поддержал направление.

— *Но потом скорректировал свою позицию.*

— Значит, ему изложили другую точку зрения. Наверное, так, я же не знаю! Это уже вопрос к президенту. Почему Вы его ему не зададите? Президенту или премьеру задайте. Или министру транспорта. Вот у нас и жизнь поэтому такая. А почему? Потому что вот эти смены, непостоянство, непродуманность. Если мы вчера приняли решение, то завтра оно будет отменено, не глядя на то, что там стояли главы двух государств. Я вот, конечно, этого действительно не понимаю, это не укладывается в моем понимании жизни. И я Вам скажу, что я об этом президенту сказал. Он много для меня сделал, я его уважаю, но я ему сказал про это¹.

Глава X

Нельзя этого не делать

Политик должен уметь предсказать, что произойдет завтра, через неделю, через месяц и год.

А потом объяснить, почему этого не произошло.

Уинстон Черчилль, премьер-министр Великобритании

Прогресс есть замена одних неприятностей другими.

Хавлок Эллис, английский писатель

Никогда не допускайте, чтобы ваша левая рука знала, что делает правая.

Франклин Рузвельт, президент США

1

В марте 2004 года Игоря Левитина назначили министром транспорта РФ, и уже 11 июня, выступая на заседании правления ОАО РЖД, он заявил буквально следующее: «Я все-таки думаю, надо вернуться к скоростному движению от Хельсинки не только до Санкт-Петербурга, но и до Москвы. Мы сегодня рассматриваем вопрос строительства платной автомобильной дороги от Москвы до Хельсинки и я думаю, что если в этом коридоре пойдет хорошая автомобильная дорога, то рядом с ней должна быть и Высокоскоростная железная дорога из Москвы»¹.

Чуть позднее в большом концептуальном интервью, данном журналу «РЖД-Партнер», Левитин так пояснил свою позицию: «Вы можете видеть, что в кабинете у министра появились изображения высокоскоростных поездов. Раньше их тут не было. Вот японские поезда, а вот — на магнитной подвеске, которые “Сименс” предлагает нам построить. Говоря в целом о строительстве в России высокоскоростных железных дорог, надо констатировать: нельзя этого не делать. Мы в данной сфере очень и очень отстали. ВСМ есть уже во всем мире, да и у нас это была бы не просто дорога, чтобы дать железнодорожникам,

¹ Аудиозапись беседы в августе 2008 г.

¹ Личная запись автора.

скажем, “поиграть” красивыми поездами. Высокоскоростная магистраль вытащит всю экономику России! Потому что тот подвижной состав, над которым мы будем работать, — это завтрашний день. И если не станем этого делать, то многое потеряем и отстанем в развитии всей нашей промышленности. Возьмите тепловоз, который недавно презентовала Коломна. В его создании участвуют тысячи предприятий России! Какая-либо одна компания из этих тысяч очень часто не в состоянии выйти на экспорт, на большой рынок. Она может это сделать, только объединившись с другими и в рамках производства продукции именно такого рода. В чем проблема Высокоскоростной магистрали, которая была презентована в начале 90-х годов? Главное — проекту просто не повезло с историческим периодом. Тогда в экономике России фигурировали сплошные неплатежи и бартеры, сложилась непонятная система взаимоотношений, не было банковской системы... И вдруг такой сложный проект, да еще и со стоимостью билета в 50 долларов! Тогда мы говорили: кто же такую цену сможет заплатить? А сегодня уже 100 долларов готовы платить, но высокоскоростного поезда так и не появилось. Поэтому наша задача состоит в чем? На той земле, которая была отведена под проект РАО “Высокоскоростные магистрали” (а это предприятие, где государству принадлежит более 80 процентов акций), мы хотим создать коридор, где пройдут новая автомобильная дорога Москва–Санкт-Петербург (и далее на Хельсинки), а рядом — Высокоскоростная железная дорога. Сами мы ее не осилим. Но у нас есть сегодня предложения от испанцев и немцев — в частности от компании “Сименс”, с представителями которой мы уже встречались. При этом производство суперсовременного поезда мы должны организовать с участием иностранных фирм, но обязательно в России. В создании Высокоскоростной дороги и подвижного состава для нее будет принимать активное участие и РАО ВСМ. Там остались люди, которые этой идее до сих пор безгранично преданы и многое сделали с точки зрения технической. Я встречался с ними и увидел, что специалисты до конца не реализовались». Что же касается вопросов финансирования строительства ВСМ, то Левитин заявил: «Прежде всего мы ориентируемся на западных инвесторов»¹. То есть нужно четко констатировать, что если по подвижному составу Левитин был в целом согласен с планами

¹ Гурьев А. Здесь, в министерстве, многое видно по-другому: Интервью с И. Левитиным // РЖД-Партнер. 2004. № 8.

Фадеева делать его совместно с «Сименсом», то относительно самой магистрали придерживался иного мнения. Фадеев выступал за модернизацию главного хода Октябрьской железной дороги, а Левитин хотел строить специализированную ВСМ. В одном из последующих интервью автор специально задал Игорю Евгеньевичу уточняющий вопрос: «В июне прошлого года Вы объявили о необходимости строительства новой Высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва. А в декабре ОАО РЖД выдвинуло проект организации высокоскоростного движения на действующей линии между столицами. Нет ли здесь противоречия?» Левитин ответил: «Это две совершенно разные темы. Есть железная дорога существующая, а я говорил о новой линии — Высокоскоростной железной дороге, где скорость движения поездов от 300 км в час и выше. На существующей линии, даже при условии ее реконструкции, мы такой скорости добиться не сможем. Сейчас ОАО РЖД совместно с “Сименсом” работает над созданием высокоскоростного поезда и занимается проектом реконструкции линии Санкт-Петербург–Москва. У ОАО РЖД есть своя позиция по скоростям движения и по этой концепции в целом. Когда мы увидим бизнес-план — сколько будут стоить создание подвижного состава и модернизация существующей инфраструктуры, — тогда и будем принимать комплексное решение. Высокоскоростная железная дорога — это кардинально новая идеология перевозок, строится на совершенно других принципах работы. Это новые технологии, которых в России пока, к сожалению, нет. Думаю, здесь можно было бы использовать те механизмы, которые недавно обсуждались на заседании Правительства. Я имею в виду создание особых экономических зон, где будут сформированы условия для развития новых технологий»¹.

2

Такая позиция министра транспорта вызвала к новой жизни устремления всех ранее причастных к ВСМ. «Строительство Высокоскоростной магистрали ВСМ Москва–Санкт-Петербург будет продолжено, и его никто не отменял», — заявил, например, 7 июля 2004 г. на совещании в Смольном председатель Комитета по инвестициям и стратегическим

¹ Гурьев А. Власть должна быть открыта и понятна для бизнеса: Интервью с И. Левитиным // РЖД-Партнер. 2005. № 3.

проектам Максим Соколов. «Мы намерены занимать достаточно последовательную и даже жесткую позицию в вопросе продолжения строительства магистрали», — подтверждала губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко.

В самом РАО ВСМ летом 2004 года также царило достаточное оживление. В середине июля автор в кулуарах одного из транспортных круглых столов спросил у Владимира Тулаева: «Для всех явилось достаточной неожиданностью то, что Левитин опять поднял вопрос о ВСМ. Или мы все неправильно поняли его слова?» Глава РАО ВСМ ответил: «Я убежден, что вы все правильно поняли, потому что сама объективная ситуация, которая сегодня складывается на транспорте, говорит о том, что строительство ВСМ Санкт-Петербург–Москва не то что является делом своевременным, а уже даже время упущено».

На вопрос, можно ли утверждать, что теперь для проекта начинается новая жизнь, Тулаев сказал: «А она ни на одну секунду и не кончалась. Мы все время вели эту работу. Продолжали работать над ТЭО и его корректировкой, над нормативной базой, проектированием первого участка, над созданием поезда “Сокол”. Кто-нибудь скажет, что мы хотя бы на один день остановились и не реализовывали проект? Никто так сказать не сможет. А то, что сегодня надо ускорить движение в сторону начала реального строительства, так это, я думаю, стало очевидным для руководства страны, когда к управлению пришли люди, очень хорошо понимающие государственные экономические интересы».

Один из следующих вопросов был таким: «Не секрет, что МПС и затем ОАО РЖД в целом негативно относились к проекту ВСМ. Как можно преодолеть этот негатив?» Тулаев сказал: «А просто жизнь все расставляет по своим местам. Если ОАО РЖД говорит о том, что “Сокол” не нужен, то на чем же тогда будут ездить пассажиры? На ЭР-200, на котором передвигаться уже опасно для жизни? Однако если понадобится “Сокол”, то ОАО РЖД вполне может принять участие в завершении этого проекта. Это же государственная компания!» И далее Тулаев неожиданно высказал очень любопытную сентенцию: «Иной раз приходится слышать абсолютно превратное мнение, что президент ОАО РЖД Геннадий Матвеевич Фадеев настроен однозначно против проекта. Но он же был инициатором и стоял у истоков всего этого дела еще в конце 1980-х годов! Фадеев, напротив, является глубоко заинтересованным человеком, и я уверен, что он лично будет принимать в проекте самое

активное участие»¹. (Наверное, Владимир Иванович в тот момент решил просто воспользоваться тем, что говорит с транспортным журналистом, и запустить Фадееву такое напоминание о его бывшей позиции по ВСМ. Мало ли, может быть, прочитает и поперхнется лишний раз).

20 июля РАО ВСМ официально обратилось к Президенту Путину с письмом, где изложило свои предложения о дальнейшем развитии проекта. В ответ тот дал поручение Председателю Правительства РФ М.Е. Фрадкову от 11 августа 2004 года № Пр-1339 об объединении усилий РАО ВСМ, заинтересованных министерств, ведомств и ОАО РЖД с последующим представлением согласованного мнения по существу вопроса. Далее это поручение было разверстано премьером по нескольким причастным министерствам и началась работа, которая в одном из писем Контрольного управления Президента несколько позже была охарактеризована следующим образом: «Окончательное решение по данным вопросам Правительство РФ предполагает принять по результатам проведения независимого аудита технико-экономического обоснования проекта Высокоскоростной пассажирской магистрали, проработки схемы его финансового обеспечения, определения условий участия зарубежных и российских компаний, а также определения возможности дальнейшего использования инновационных технических решений, отработанных на экспериментальном образце электропоезда “Сокол”»².

В Минтрансе проект ВСМ было поручено курировать заместителю министра Александру Мишарину³. В одном из интервью того периода

¹ Гурьев А. ВСМ: времена меняются? Интервью с В. Тулаевым // РЖД-Партнер. Ру. 2004. 19 июля.

² Цит. по: Отчет Счетной палаты... // Вестник Счетной палаты. 2006. № 4.

³ Мишарин Александр Сергеевич родился в 1959 г. в г. Свердловске. Окончил Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности инженер-электромеханик, Уральский государственный университет путей сообщения по специальности экономика и управление на предприятиях. В 1981–1985 гг. — электромеханик, начальник района электросетей Шарташского участка энергоснабжения Свердловской железной дороги. В 1985–1989 гг. — главный инженер Ишимской дистанции энергоснабжения СвЖД. В 1989–1991 гг. — главный инженер службы электроснабжения Свердловского метрополитена. В 1991 г. — заместитель начальника службы электроснабжения, в 1991–1996 гг. — начальник службы электрификации и электроснабжения, в 1996–1998 гг. — главный инженер СвЖД. В 1998–2000 гг. — заместитель, в 2000–2002 гг. — первый

он комментировал автору свою позицию следующим образом: «Сегодня происходит оценка того, что было сделано ранее. Идет экспертиза в части применения и возможности развития проекта. Имеется заинтересованность европейских компаний — прежде всего испанских и немецких. Проект предполагается как единый скоростной коридор, включающий автомобильную и железную дороги. Ведется его разработка. Все разумное, что было наработано РАО ВСМ, будет использовано»¹.

Чуть позже в одной из статей Мишарин писал: «Сегодня в мире протяженность высокоскоростных железных дорог со скоростями движения от 300 километров в час превышает 6 тыс. км, а с учетом совместимости со скоростными участками обычных железных дорог эти поезда обращаются на полигоне протяженностью около 14 тыс. км. Завершается создание сети ВСМ в Японии, создается Единая высокоскоростная европейская сеть железных дорог. Кстати, линия Синкансен в Японии совсем недавно отметила свое сорокалетие, причем за 40 лет эксплуатации высокоскоростные экспрессы перевезли свыше 5 млрд пассажиров. Эксплуатация ВСМ обеспечивает большой экономический, социальный и экологический эффект, а сроки их окупаемости обычно составляют от 5 до 10 лет и, что не менее важно, на таких магистралях достигнут наивысший уровень безопасности. Исследования европейских ученых показали: при создании ВСМ в Европе число погибших в междугородном сообщении пассажиров снижается на 300 человек в год, а раненых — на 12 тыс. Именно этим объясняется переход пассажиропотока с авиации и автотранспорта на более безопасную сеть ВСМ. Как это ни парадоксально, Россия остается в числе тех немногих промышленно развитых государств мира, которые не имеют высокоскоростного железнодорожного пассажирского сообщения. Даже при наличии практически всех необходимых для создания высокоскоростного транспорта факторов. Основной причиной, препятствующей созданию ВСМ, а также реализации других крупных инфраструктурных проектов на

заместитель министра путей сообщения РФ. В 2002–2004 гг. — начальник Свердловской железной дороги. В 2004–2009 гг. — заместитель министра транспорта РФ. 6 марта 2009 г. назначен директором Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства РФ. Доктор технических наук. С ноября 2008 г. — президент Российской академии транспорта.

¹ Гурьев А. Под контролем государства: Интервью с А. Мишариным // РЖД-Партнер. 2004. № 10.

территории страны, является отсутствие практики применения в России механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП)»¹. В ноябре Мишарин побывал с рабочей поездкой в Мадриде и встречался с руководителями ряда министерств и бизнес-кругов. В ходе этих переговоров было официально заявлено, что испанское правительство готово финансировать разработку технико-экономических обоснований и исследований по проектам развития транспортной инфраструктуры в России, в том числе по ВСМ Санкт-Петербург–Москва. В частности, сообщалось о предоставлении некоего «гранта для аудита проекта». При этом испанцы презентовали свою модель концессионных отношений, включая закон «О концессиях»².

В декабре было объявлено, что Испания намерена выделить 1,3 млн евро на проведение проектно-изыскательских работ по ВСМ. Как сообщалось в прессе по итогам встречи Левитина с послом Испании в России, «в ближайшие три месяца планируется провести конкурс среди испанских инжиниринговых компаний по участию в данном проекте». Вместе с российской стороной они должны были провести технический аудит ТЭО проекта, подготовить современное обоснование инвестиций и инженерный проект.

«Коммерсант» писал: «В Минтрансе очень надеются на испанских коллег. “Эта страна сегодня обладает самым свежим опытом строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей, — пояснил замминистра транспорта Александр Мишарин. — Среди 10 крупнейших концессий мира 7 — испанские. Их общий объем вложений в транспортные инфраструктурные проекты в разных странах составляет уже 94 млрд евро. У нас есть также предложения по участию в проекте от немецких, японских и южнокорейских компаний. Лучшее определит конкурс”».

Также газета сообщала, что в ОАО РЖД категорически отказались комментировать возрождение и перспективы конкурирующего проекта, сославшись на то, что компании ничего о нем не известно. Наряду с этим Геннадий Фадеев заявил, что ОАО РЖД намерена вернуться к проекту прокладки железнодорожной магистрали до Норильска. По его словам, сейчас ряд отраслевых институтов уже начал подготовку ТЭО

¹ Мишарин А. Задачи определены, критерии выработаны // РЖД-Партнер. 2005. № 1.

² АБН. 2004. 22 ноября.

строительства магистрали. Не исключено, что для нее будет использован маршрут, по которому в 1947–1953 гг. узники ГУЛАГа строили «сталинскую дорогу» Салехард–Игарка–Норильск. «Глава РЖД считает, что к этому проекту надо обязательно вернуться, так как вдоль будущей магистрали в настоящее время находится основное количество действующих нефте- и газодобывающих скважин», — сообщал «Коммерсант»¹.

И действительно, в ОАО РЖД в это время пока еще не собирались как-то активно подключаться к проекту ВСМ, хотя и не возражали против развития высокоскоростного движения в будущем. Летом 2004 г. в Санкт-Петербурге прошла Международная конференция «О развитии скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в странах Европы и Азии», организованная под эгидой ОСЖД (Организация сотрудничества железных дорог). Надо сказать, что данный форум наблюдатели ждали с достаточным интересом. Высказывались предположения, что именно на нем Минтранс будет публично развита его позиция по конкретным вопросам строительства ВСМ, а со стороны ОАО РЖД проявлена какая-либо определенная реакция на эти предложения. Ожидания оправдались примерно наполовину. От Минтранса какие-либо высокие представители на конференцию не приехали вообще, зато от ОАО РЖД прибыл директор Института технико-экономических изысканий и проектирования железнодорожного транспорта (ГипротрансТЭИ), д. э. н. Федор Пехтерев, которого можно было охарактеризовать как представителя интеллектуального и достаточно прагматичного крыла высших железнодорожных кругов. Он весьма четко, компактно и ясно изложил основные моменты принятой еще в 1996 году Программы развития скоростного железнодорожного движения до 2010 года и свою собственную позицию по ВСМ.

В частности, Пехтерев отметил, что Программа предусматривает к 2010 году достижение скоростей пассажирских поездов 160–200 км в час на 8 тыс. км РЖД. Это направления: Москва–Санкт-Петербург; Санкт-Петербург–Бусловская (далее на Хельсинки); Москва–Красное (далее на Брест); Москва–Нижний Новгород и Москва–Ростов–Минводы. Здесь подготовка ведется уже около десяти лет, разработаны ТЭО, а на линии Москва–Санкт-Петербург уже проведена генеральная реконструкция инфраструктуры и запущены дневные поезда, развивающие скорость до 200 км в час. (То, что данный поезд ЭР200 ходил с пе-

¹ Коммерсант. 2004. 8 декабря.

ребоями и устойчивым дефицитом билетов, Пехтерев, правда, не указал.) Он сообщил, что практические наработки, внедренные на Октябрьской дороге, будут теперь растиражированы по всей сети, и это уже происходит. Далее, по его словам, был достигнут прогресс и на линии Москва–Нижний Новгород, где есть возможность развивать скорости до 140–160 км в час.

Однако, как считал директор ГипротрансТЭИ, развивать движение поездов уже от 200 до 350 км в час на имеющихся линиях путем их дальнейшей реконструкции будет нецелесообразно. Этому станет препятствовать, прежде всего, необходимость продолжения организации на них грузового и пригородного движения. Также важным обстоятельством является и то, что по стоимости такая реконструкция была бы вполне сравнима с постройкой принципиально новой высокоскоростной дороги. При этом Пехтерев высказал убеждение, что в России непременно наступит период непосредственного начала строительства ВСМ на наиболее напряженных направлениях и определил его как 2010–2030 годы. В качестве наиболее вероятного первого такого проекта он назвал ВСМ Санкт-Петербург–Москва. «Здесь есть очень значительные проработки, проектная документация. К сожалению, наряду с этим мы имеем ряд несогласованных позиций, что привело в свое время развитие данного проекта к стагнации. Но я считаю, что сегодня надо вести дальнейшую разработку технических вопросов, и такая работа, кстати, идет», — миролюбиво и конструктивно заявил Федор Пехтерев.

Среди положительных последствий от создания в России сети высокоскоростных дорог он назвал расширение сферы конкуренции пассажирского железнодорожного транспорта с авиацией до трех тысяч километров; повышение резерва провозных возможностей для грузовых перевозок по обычным линиям, пропуск по ВСМ специальных контейнерных и рефрижераторных поездов и другие. Пехтерев также констатировал, что сроки строительства высокоскоростных линий в России будут достаточно большими — до 10–15 лет, а периоды окупаемости составят, судя по западному опыту, не менее 6–8 лет. В качестве наиболее подходящей схемы финансирования строительства ВСМ он назвал создание отдельных компаний.

Как о наиболее острой на сегодняшний день проблеме ВСМ, Пехтерев говорил о создании подвижного состава. Он сказал, что единственный имевшийся в России проект такого рода — моторвагонный электро-

поезд «Сокол» — получил негативную оценку специальной межведомственной комиссии и на сегодняшний день перспектив не имеет, хотя полностью отрицать опыт, полученный при создании поезда, нельзя и многие инженерные решения будут иметь в перспективе применение. В то же время, как отметил Пехтерев, машины иностранного производства несовместимы с отечественными устройствами СЦБ и, следовательно, не обеспечат безопасность движения. Соответственно, наиболее оптимальный путь — это совместная работа российских и иностранных (например, финских) компаний.

В кулуарах конференции автор задал Пехтереву вопрос в том духе, что является ли для ОАО РЖД высказанная недавно Левитиным идея о целесообразности немедленного возвращения к ВСМ определенным поворотным моментом в деле развития скоростного движения? Он ответил: «В принципе, для нас в этом заявлении нет ничего нового или этапного. Если министерство хочет изучить данную проблему — это его право. Наша позиция по ВСМ ясна и мной сегодня достаточно подробно озвучена». На другой вопрос, сохраняется ли сегодня у компании психологическая несовместимость с РАО ВСМ, имевшая место все предыдущие годы, Пехтерев ответил отрицательно, заявив, что в общем-то идет совместная работа в ряде точек соприкосновения, например, между РАО ВСМ и ВНИИЖТом. Однако он считает, что нужно сначала завершить проект налаживания движения между столицами со скоростью до 200 км в час, а затем уже переходить к следующему этапу, подготавливая его разработкой необходимых инженерно-технических решений. «И почему мы должны сегодня бросать затраченные на реконструкцию линии Москва–Санкт-Петербург деньги и приступить к новому проекту?» — задал риторический вопрос Федор Пехтерев¹.

16 декабря 2004 г. РАО ВСМ устроило пресс-конференцию. На ней, в частности, было заявлено, что дорогу, возможно, начнут строить уже через год, чтобы закончить в 2010 году. При этом речь шла о строительстве на условиях концессии при участии государства и внешних инвесторов. Общая стоимость проекта, включая разработку и строительство подвижного состава, вокзальных комплексов и инфраструктуры, была определена по оптимистичным прогнозам в сумму \$ 6 млрд. Что касается долгов бюджету, то их (в размере \$ 33 млн) обещали заплатить в следующем году и «вернуть все до копейки», продав научно-технические

разработки. Также было отмечено, что в настоящее время РАО ВСМ обладает правом бессрочного пользования землей на большей части трассы. Кроме того, было заявлено, что билет на высокоскоростной поезд всегда будет процентов на 20 дешевле, чем на самолет, а в абсолютных цифрах по сегодняшним меркам от 40 до 80 долларов в зависимости от класса. Пассажиропоток предусматривался порядка 7,5 млн человек в год.

Относительно предполагаемой схемы финансирования проекта Владимир Тулаев, в частности, сказал: «Хотелось бы напомнить, что мы всегда говорили о том, что деньги надо изыскивать помимо прямого бюджетного финансирования. Конечно, вопрос идет не о том, что нужно действовать вообще без участия государства. Такой крупный инфраструктурный проект теоретически не может сооружаться без активного государственного участия, иначе он просто не состоится. Но источники финансирования, конечно, лучше искать вне бюджета. При этом мы считаем, что наиболее оптимальная для ВСМ схема создания — это концессия. Все это время мы вели достаточно конструктивные переговоры с потенциальными инвесторами. Все эти и другие наработки мы представили в свое время в Министерство транспорта РФ и просили их уже на своем уровне провести эти переговоры с инвесторами, с которыми мы имели предварительные беседы. Наиболее далеко мы продвинулись с испанской стороной. Мы договаривались с банками и промышленно-финансовыми группами Испании, также встречались и на правительственном уровне. Сегодня руководство Минтранса, проведя соответствующие встречи в Испании, убедилось в том, что это все реально и во многом подготовлено. Теперь министерство уже действует на своем уровне. Это как раз то, чего не хватало проекту — официальной поддержки государства с точки зрения реальности действий. Сегодня это происходит».

После пресс-конференции автор задал Тулаеву вопрос, не жаль ли ему потерянного времени и какова теперь, по его мнению, будет позиция ОАО РЖД? Он ответил: «Я хотел бы в этой связи еще раз подчеркнуть, что мы все это время отнюдь не стояли на месте. Может быть, мы реже встречались с прессой, но РАО постоянно работало над проектом. В прошлом году мы завершили комплексную корректировку ТЭО с учетом новых экономических показателей, которые достигаются в нашей стране. Что же касается ОАО РЖД, то мне трудно ответить на этот вопрос, однако ведь ни один профессиональный железнодорожник еще

¹ Гурьев А. О быстрой езде // РЖД-Партнер.Ру. 2004. 15 июля.

не сказал и никогда не скажет, что это в принципе не нужно делать. Расхождения с МПС у нас всегда были только в одном: в какой очередности и как реализовывать проекты. Они всегда говорили, что прежде всего необходимо повысить скорость на действующей дороге, проведя ее генеральную реконструкцию, а в дальнейшем уже строить ВСМ. Но официальные документы, подписанные в том числе и МПС, предусматривают вступление в действие ВСМ не позднее 2010 года».

В целом же Тулаев заключил следующим образом: «Мы принципиально урегулировали проблему нашей задолженности государству и теперь можем смело смотреть всем в глаза. Кроме того, мы сегодня полностью предоставили государству все наши наработки для того, чтобы 2005 год стал годом реальной подготовки к реализации проекта. Надеемся, это будет происходить под мощным руководством Минтранса России и при обязательном условии привлечения западных инвестиций. Видимо, 2005 год станет тем знаковым годом, который можно будет считать реальным началом реализации этого проекта»¹.

3

Между тем ситуация развивалась отнюдь не так, как на это надеялся Владимир Тулаев, и самое главное, что ему самому уже не довелось участвовать в озвученных планах. В 2005 году Минтранс провел кадровую революцию в РАО ВСМ со сменой всего Наблюдательного совета вместе с его председателем Алексеем Большаковым, а также и генеральным директором. Эти меры были подготовлены еще в начале 2005 года и проведены на годовом общем собрании акционеров, состоявшемся в плановом порядке 30 июня. В частности, были приняты следующие решения: годовой отчет РАО ВСМ за 2004 год не утверждать и дивиденды по всем видам акций не начислять. Новый Наблюдательный совет избрали в следующем составе: Денис Васильев — ведущий специалист отдела имущества организаций транспорта и связи Управления имущества организаций коммерческого сектора Федерального агентства по управлению федеральным имуществом, Татьяна Горбачик — директор департамента финансов Министерства транспорта РФ, Наталья Гордеева — заместитель председателя Комитета по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга, Олег Ляпустин — заместитель пред-

седателя Комитета по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга, Виталий Михно — руководитель Северо-Западного территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта, Андрей Паршинцев — заместитель директора Департамента структурного реформирования Министерства транспорта, Сергей Тугаринов — заместитель директора Департамента государственной политики в области железнодорожного, морского и речного транспорта Министерства транспорта, Александр Шашорин — главный специалист Управления распоряжения государственной собственностью Комитета по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга, Рауф Яббаров — начальник отдела стратегического развития Департамента развития инфраструктуры и инвестиций Министерства транспорта. Никто из избранных акций РАО ВСМ, а также долей в его дочерних и зависимых обществах не имел. Председателем Наблюдательного совета был избран Андрей Паршинцев.

(Для сравнения: в старый состав Наблюдательного совета входили: Владимир Алфимов — заместитель главы Администрации Новгородской области, председатель Комитета по управлению государственным имуществом, Владимир Белозеров — председатель профсоюзного комитета Октябрьской железной дороги, Алексей Большаков — председатель Попечительского совета Фонда развития Санкт-Петербурга и Северо-Западного региона России (владелец 10 обыкновенных акций РАО ВСМ), Андрей Пясецкий — заместитель начальника отдела Территориального управления Министерства имущественных отношений Российской Федерации «Агентство федерального имущества по г. Москве», Игорь Ротенберг — вице-президент, начальник департамента управления имуществом и организационных структур ОАО РЖД, Кира Самохина — начальник отдела Департамента управления имуществом и организационных структур ОАО РЖД, Владимир Тулаев — генеральный директор РАО ВСМ (владелец 10 привилегированных акций), Олег Харченко — советник губернатора Санкт-Петербурга (с 1992 по 2004 гг. председатель Комитета по градостроительству и архитектуре), Алексей Чумак — советник Губернатора Санкт-Петербурга (с 1997 по 2003 гг. председатель Комитета по транспорту).)

Относительно Владимира Тулаева в официальных документах значилось, что, учитывая истечение срока действия трудового договора и принимая во внимание заявление о расторжении трудового договора по собственному желанию, принято решение прекратить его полномо-

¹ РЖД-Партнер.Ру. 2004. 20 декабря.

чия генерального директора с 30 июня 2005 года. Сам Тулаев рассказал автору о своем решении оставить РАО ВСМ следующее: «С 1998 года прекратилось обеспечение облигационного займа из-за того краха, который произошел в стране, и дальнейшее финансирование проекта велось только героическими усилиями небольшого коллектива за счет собственных заработков. С этого момента все наши усилия были направлены на то, чтобы сохранить проект. При этом государство, не имея в тот момент ресурса политической воли, не спешило выполнить свои гарантийные обязательства. Точно также, как оно не выполнило свои обязательства по государственным бумагам. Можете себе представить, какова эта ситуация, когда у нас тысячи кредиторов, предъявляющих нам претензии, когда мы бьемся в Минфине, в МПС с тем, чтобы сохранить проект и не похоронить ту огромную работу, которая была сделана по землеотводу, по ТЭО, по экологической экспертизе, по “Соколу” и т. д. Также мы продолжали работать над вокзальным комплексом, пока это было возможно, пытаюсь создать какой-то реальный хозяйственный механизм, чтобы продолжить строительство. Ведь совершенно понятно, что не надо было строить никакого Ладожского вокзала, когда уже на полном ходу шла реализация ТКЦ — крупнейшего коммерческого проекта мирового уровня. Представьте себе, если бы мы в 1999 году завершили его строительство — сколько бы он денег приносил проекту и его акционерам! Весь этот промежуток времени мы, не покладая рук, бились над тем, чтобы проект не был загублен, чтобы компания не была обанкрочена и чтобы все эти правовые документы не были похоронены. По “Соколу” также бились до последнего, пока уже окончательно не было прекращено финансирование. В стратегическом плане нам было совершенно ясно, что проект должен был реализовываться под непосредственным руководством государства. У него имелись в этом плане два представителя: имущественное ведомство и профильное министерство. К сожалению, МПС изначально из-за позиции министра отказывалось участвовать в проекте. В 2004 году оно и само кануло в лету и его функции отошли к Министерству транспорта. И мы стали искать новых путей участия государства в этом проекте. Вскоре заместителем министра транспорта пришел Александр Сергеевич Мишарин, который знал проект досконально и считал необходимым его продолжить. Такую же позицию занимал и министр транспорта Игорь Евгеньевич Левитин, у которого было по этой тематике несколько встреч с испанскими структурами, в ходе которых мы вырабатывали возможные пути реализации

проекта. То есть мы работали с Минтрансом. К тому времени РАО ВСМ практически рассчиталось с долгами, и у нас осталась только задолженность перед Внешэкономбанком, но мы видели, как ее можно погасить. То есть мы сохранили проект, но настало время, когда в нем необходимо было более активное участие государства в лице Минтранса, и не как какого-то стороннего благожелательного наблюдателя, а с гораздо более глубоким погружением в работу. Если говорить лично обо мне, то я к тому времени уже 10 лет руководил этим проектом, и считал свою миссию по его развитию до 1998 года и сохранению затем в смутные времена выполненной. Мне пришлось за это время очень многое перенести, пережить, и я четко понимал, что проекту нужно дать новый импульс, новых людей, новые постановки задач. Тем более что и в ОАО РЖД в это время как раз поменялось руководство. Президентом стал Владимир Иванович Якунин, с которым я встречался еще в бытность его первым вице-президентом и который занимал по отношению к ВСМ положительную позицию. То есть были созданы такие обстоятельства, когда надо было найти новые формы реализации проекта. Безусловно, я лично не видел для себя здесь уже большой перспективы. Центр тяжести перемещался в Москву, там началось активное взаимодействие в этом вопросе между Минтрансом и РЖД, и было очевидно, что должны прийти новые люди, которые вдохнут в проект новую жизнь. Таким образом, мой уход абсолютно не был каким-то выживанием меня, захватом власти, а это было сознательное решение всех основных причастных, которое принималось Советом директоров. Одновременно это была и согласованная позиция Минтранса и ОАО РЖД».

«То есть Вы ушли по-хорошему и Вас не обижали?» — спросил автор. «Абсолютно! Ни одной секунды. Никаких обид. Это было совершенно осознанное решение», — резюмировал Тулаев.

4

Новым главой РАО ВСМ был назначен с 12 июля как исполняющий обязанности, а с 19 августа на постоянной основе работавший до этого заместителем директора департамента развития инфраструктуры и инвестиций Минтранса Владимир Воронин, ранее начальник департамента информатизации и связи МПС РФ.

Любопытно, что избранный состав Наблюдательного совета не вполне устроил Минтранс, и уже 17 ноября было проведено решение о со-

зыве внеочередного общего собрания акционеров с повесткой дня, включающей в себя вопросы о досрочном прекращении полномочий действующего состава Наблюдательного совета и избрании нового. Внеочередное общее собрание акционеров, состоявшееся 23 января 2006 года, избрало следующих членов: Барабанову Т.С., Горбачик Т.В., Мандрона Я.В. (Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом), Михно В.В., Молчанова Ю.В. (вице-губернатор Санкт-Петербурга), Паршинцева А.А. (председатель Наблюдательного совета), Тугаринова С.Л., Чумака А.И., Яббарова Р.Ф.

Следующее очередное годовое собрание акционеров, проведенное 29 июня 2006 года, избрало Наблюдательный совет в составе: Барабанова Т.С., Воронин В.С., Горбачик Т.В., Мандрон Я.В., Михно В.В., Паршинцев А.А., Тугаринов С.Л., Чумак А.И., Яббаров Р.Ф.¹

Воронин принял РАО ВСМ в тот момент, когда там работало всего лишь 17 человек, причем чтобы продержаться, компания вынуждена была заниматься всяческими «халтурами» для заработка. (В 2006 году в РАО работало уже 30 человек, а вот к концу 2007-го — только 16, причем их средний возраст составлял 57 лет².)

На вопрос автора, заданный вскоре после перехода Воронина в РАО ВСМ, не было ли у него сомнений при обдумывании предложения возглавить столь неоднозначное хозяйство, последний ответил: «Проект по созданию Высокоскоростной магистрали для меня не является новинкой, я знал о нем практически с момента его зарождения. Поскольку моя предыдущая деятельность на железнодорожном транспорте в качестве руководителя департамента МПС России была связана с телекоммуникациями, с обеспечением информационными технологиями различных объектов, то интерес к проекту ВСМ существовал у меня уже тогда. Здесь ожидалось внедрение новых технологий, и мы думали о том, каким образом и какие системы связи могут обеспечить Высокоскоростную магистраль. Далее, когда я стал работать в Министерстве транспорта, с этим проектом мне пришлось столкнуться поближе. В 2004 году по инициативе министра Игоря Евгеньевича Левитина идея проекта была реанимирована и в августе составлена докладная записка Правительства в адрес Президента. Мне довелось принимать непосред-

ственное участие в подготовке этого документа, в согласовании позиций с ОАО РЖД. А в середине 2005 года мне было предложено занять вакантный пост генерального директора РАО “Высокоскоростные магистрали” после того, как его оставил Владимир Иванович Тулаев. Зная о том интересе, который сегодня проявляет руководство страны к этому проекту, я раздумывал недолго. Да, у РАО ВСМ непростая история: был дефолт; были неудачи, срывы; был этот пресловутый “котлован”. Но сегодня ситуация сложилась так, что этот проект, что называется, может пойти. И мне было бы интересно этим заняться. По своей предыдущей работе мне приходилось сталкиваться с крупными проектами, в реализации которых я принимал непосредственное участие. Это БАМ, это система связи для “Сургутнефтегаза” и это телекоммуникации для “Российских железных дорог”. Все они были начаты и завершены, от начала до конца я их прошел. Теперь мне интересен данный проект — Высокоскоростная магистраль Санкт-Петербург–Москва. Я взялся за него вполне осознанно и хотел бы довести его до конца».

По поводу продолжающейся на практике задолженности компании Воронин сообщил, что, по его мнению, эти вопросы разрешимы. «Долги сложились вне зависимости от профессионализма того менеджмента, который здесь работал, а вследствие дефолта 1998 года. Если бы не это обрушение, я думаю, что часть магистрали уже была бы построена. Сегодня мы видим оптимальный выход в реструктуризации долга. Если у нас возможно государственно-частное партнерство с использованием средств и бюджета, и частных инвесторов, то для государства реструктуризация этого долга сроком на 20–25 лет — не такие уж большие расходы», — отметил Воронин.

На вопрос, каковы будут теперь главные параметры проекта, он ответил: «Скорость до 350 километров в час. Время в пути — ориентировочно 2,5 часа. Общая стоимость — 189 млрд руб. Сроки строительства — 5–6 лет. Подвижной состав, который выпускается сегодня иностранными фирмами, нас не устраивает. Он будет создаваться здесь, в России, причем как поезд с распределенной тягой. При этом мы, конечно же, планируем привлекать иностранные технологии. Но подвижной состав, повторяю, должен быть отечественным». По поводу будущей инвестиционной схемы проекта Воронин сказал следующее: «Сегодня принято новое законодательство, устанавливающее механизмы государственно-частного партнерства. У нас есть Закон “О концессионных соглашениях” и Положение “Об Инвестиционном фонде”. В рамках этих

¹ Годовые отчеты РАО ВСМ за 2005 и 2006 гг. www.roaovsm.spb.ru/r_structure.htm

² Годовой отчет РАО ВСМ за 2007 г. www.roaovsm.spb.ru/r_structure.htm

документов, по всей вероятности, и будет выстраиваться схема финансирования проекта. По опыту зарубежных стран максимальные вложения должны идти со стороны государства, поскольку это государственный, общенациональный проект. Строительство железнодорожной инфраструктуры, как известно, для инвесторов не представляет большого интереса. Им гораздо интереснее строить вокзалы, торговые точки, и не зря драка была по тому торговому комплексу, который должен был быть построен в Санкт-Петербурге. Сегодня мы пытаемся выстроить структуру управления проектом и структуру его финансирования в различных вариантах. На данный момент создана рабочая группа из представителей Министерства транспорта, ОАО РЖД и РАО ВСМ, которая и прорабатывает все эти вопросы».

Автор задал Воронину такой неделикатный вопрос: «Бюджетная схема финансирования дороги может быть воспринята общественным мнением очень негативно. Скажут: денежки разворуют, закопают — и тем опять все дело закончится. Не боитесь этого?» Воронин ответил: «Не боюсь, потому что использование бюджетных средств должно быть абсолютно прозрачным. Я буду обязан отчитаться за каждую копейку. К тому же это будет не бюджетная строка в чистом виде, а Инвестиционный фонд. Там все процедуры расписаны, необходимо участие не менее 25% небюджетных средств и т. д. Контроль за эффективным вложением денег будет обеспечен. И нужно все-таки ясно понимать, что этот проект не может быть построен обычным путем, без механизмов ГЧП, потому что частного инвестора, который бы полностью взял на себя финансирование таких работ, мы не найдем. И еще ко всему прочему железная дорога — это стратегический объект». Также было интересно узнать мнение Воронина о том, изменилось ли реально отношение к проекту со стороны ОАО РЖД после того, как там в июне 2005 года был отправлен в отставку Фадеев? «Я должен сказать, что смена первого лица ОАО РЖД полностью изменила позицию компании по отношению к проекту ВСМ, и вместе с нами уже работают абсолютно конкретные люди», — ответил Воронин.

«Каковы будут ваши ближайшие стратегические шаги?» — был последний вопрос. «Прежде всего мы должны решить проблему долга, потому что иначе не имеем права обращаться к инвестору. А затем будем реализовывать сам проект. Повторяю, сегодня интерес к ВСМ — огромный. Аппарат Правительства нас подталкивает к быстрейшему решению вопросов. Есть поручения ряду причастных министерств. Следующим

этапом будет создание так называемого инженерного проекта. Это начнем в 2006-м и закончим, думаю, через года полтора. То есть практически к концу 2007-го должна быть полностью готова и согласована документация по проекту и начато собственно строительство»¹.

Итак, в 2004–2005 годах полностью поменялась инвестиционная идеология проекта. Если изначально его финансирование замыслилось и осуществлялось посредством привлечения частного капитала под государственные гарантии (облигационные займы и целевые кредиты), то теперь была принята на вооружение схема так называемого государственно-частного партнерства (ГЧП) с финансированием инфраструктурной части проекта из средств созданного к этому времени в стране Инвестиционного фонда с последующей передачей дороги в концессию.

В конце 2005 года Левитин комментировал уже первые шаги подключения новых инвестиционных механизмов. В частности, он сообщал, что в проекте федерального бюджета на 2006 год запланирован 1 млрд руб. на подготовку инвестпроектов в области транспортной инфраструктуры. Из этой суммы 200 млн руб. предусматривалось на корректировку ТЭО Высокоскоростной железной дороги. Он также уточнил, что участвовать в строительстве дороги будут и государство, и частный инвестор. При этом финансировать производство высокоскоростного подвижного состава станет ОАО РЖД².

Надо сказать, что в этот период действительно многие опять были уже за ВСМ. Так, например, в конце 2005 года автор задал аудитору Счетной палаты Михаилу Бесхмельницкому такой вопрос: «Михаил Иванович, интересно, что просто с настойчивостью Катона Старшего Вы в последний год регулярно на всевозможных круглых столах и других собраниях поднимали вопрос о необходимости строительства отдельной Высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва. Казалось бы, не Ваш вопрос-то?»

Бесхмельницкий ответил: «Почему же не наш? Все наше. Нужна ли Высокоскоростная магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом? Крайне необходима! И не потому, что там родился президент России Путин, как некоторые говорят сегодня, а потому, что Санкт-Петербург

¹ Гурьев А. Я. взялся за этот проект вполне осознанно: Интервью с В. Ворониным // РЖД-Партнер. 2006. № 1.

² АКМ. 2005. 28 октября; РБК. 2005. 31 октября.

бург — это второй по величине город в Российской Федерации и крупнейший порт. Потому что Питер как был, так и остается окном в Европу. А подход к окну должен быть свободный и доступный, незагроможденный. Важный вопрос заключается в том, будут ли эти дороги окупаемы? Убежден, что будут. Когда еще РАО ВСМ этими расчетами занималось, а мы его проверяли, то тогда окупаемость рассчитывалась исходя из 80 долларов за билет, и это казалось очень дорого. А сегодня это — цена купейного вагона. А в первом частном поезде “Гранд Экспресс” билет в самом комфортабельном вагоне стоит 400 долларов! Поэтому по окупаемости вопросов не будет. И еще крайне важно разгрузить основной ход Октябрьской железной дороги от пассажирских поездов. Таким образом мы дадим возможность грузам двигаться беспрепятственно между портом и остальной Россией. И последнее, каковы могли бы быть инвестиционные схемы этого проекта? Разные. Я на сегодняшний день ответственно хочу заявить — не прогадает частный инвестор, если полностью построит дорогу за свои деньги. Не прогадает и банк, который даст на это кредит. Не прогадает и государство, если выделит ресурсы или даст гарантии. Более того, не прогадает и компания ОАО РЖД, если под свою собственность, под свои активы привлечет ресурсы и построит эту высокоскоростную магистраль, а потом станет ее эксплуатировать и получать прибыль. Единственное, против чего я выступаю, — это отвлечение сегодня финансовых ресурсов из оборота ОАО РЖД и направление их на новое строительство, ибо такой шаг может ухудшить в среднесрочной и отдаленной перспективе само финансовое положение компании. Только на привлеченной основе. Но дело — выгодное»¹.

4

И тем не менее после смены президента ОАО РЖД отношение к ВСМ внутри компании было все-таки среди многих бывших соратников Фадеева негативным. 29 сентября 2005 года в ОАО РЖД состоялось заседание Научно-технического совета по вопросу организации скоростного и высокоскоростного движения. Разумеется, главной интригой дискуссий было дальнейшее отношение к планам реконструкции действующей линии под высокие скорости и строительства ВСМ. Выступив-

ший на этом НТС Александр Мишарин высказался за скорейшее создание в России Высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва и констатировал, что «пришло время подобного проекта», и в нем целесообразно принять участие всем причастным структурам, в том числе и ОАО РЖД. Он также подчеркнул, что проект вполне может претендовать на финансирование из создаваемого в России Инвестиционного фонда.

На Совете выступил первый заместитель генерального директора РАО ВСМ Валерий Саввов, который вкратце рассказал о проделанной компанией работе по проекту и предложил создать совместную группу, которая бы оценила перспективы и формы продолжения этой деятельности.

Председатель НТС Владимир Якунин, как утверждали очевидцы, прямо не высказал своего отношения к строительству новой ВСМ, но, размышляя о планах развития инфраструктуры на действующей линии под скорости 250 км в час, выразил явное опасение, не окажется ли это по сравнению с новой ВСМ тупиковым и неэффективным вариантом? ¹

О характере состоявшихся дискуссий можно судить по любопытной оценке Владимира Якунина, который после заседания сообщил для прессы следующее: «Вопрос развития скоростного и высокоскоростного движения требует всестороннего рассмотрения и принятия взвешенного решения, результаты которого будут ощутимы на десятилетия вперед. Сегодня состоялось жесткое и принципиальное обсуждение проблемы. Совет пока не в полной мере перестроился, но он должен и будет решать вопросы технической политики и обеспечения стратегического развития железнодорожного транспорта России. Высокоскоростное движение является стратегическим проектом, в котором будет реализовываться механизм государственно-частного партнерства и осуществлены самые передовые научные разработки»².

Один из участников этого заседания Валерий Ковалев впоследствии так рассказал автору о своих впечатлениях: «Как известно, начиная с конца 2004 года, в ОАО РЖД шла мощная проработка вариантов реконструкции главного хода Октябрьской железной дороги под высокоскоростное движение. Все проходило под большим нажимом бывшего руководства компании, хотя я, например, уже тогда был глубоко убеж-

¹ Гурьев А. Деньги любят счет: Интервью с М. Бесхмельницким // РЖД-Партнер. 2005. № 11.

¹ РЖД-Партнер.Ру. 2005. 30 сентября.

² Пресс-релиз ОАО РЖД. 2005. 29 сентября.

ден, что принятое решение — ошибочно в принципе. Когда произошла смена президента компании, на одном из первых же совещаний новый руководитель В.И. Якунин рассмотрел эти вопросы. К моему величайшему удивлению, большинство присутствовавших там вице-президентов, руководителей работающих в системе ОАО РЖД институтов и начальников департаментов по-прежнему отстаивали точку зрения, что нужно проводить реконструкцию существующей линии. Я-то, откровенно говоря, считал, что раньше они это делали в основном из-за давления сверху»¹.

В такой ситуации Якуниным было принято решение провести сравнительную экспертизу двух вариантов: строительства новой ВСМ и реконструкции старой линии. Некоторое время было все-таки неясно, кого же избрать в лице независимых экспертов. В конце 2005 года с предложением провести эту работу выступила по инициативе своего президента Ковалева Академия транспорта, Якунин на это согласился, и в течение зимы исследования были проведены. В работе участвовало около 40 ученых из Санкт-Петербурга, Москвы и других городов. В апреле 2006 года в ОАО РЖД состоялась презентация этой экспертизы.

Ковалев комментировал результаты анализа следующим образом: «Мы определили, что реконструкция обойдется в 125 млрд рублей, а строительство новой ВСМ — в 180 млрд. То есть цифры сопоставимы. Однако посмотрим, что мы получаем при реконструкции? Скорости всего 200–250 км в час, а на целом ряде участков еще ниже. Время в пути следования — самое быстрое — 3,5 часа, что явно не является конкурентоспособным фактором по сравнению с авиацией. Следовательно, как сейчас принято говорить, “новый транспортный продукт” в данном случае мы не получаем, потому что такие скорости в мире реализованы еще в 60-х годах прошлого века. Важно отметить, что при этом остается еще целый ряд негативных факторов. Например, в сфере безопасности. Норм проектирования строительства для скоростей порядка 250 км в час в России нет. Таким образом, если даже потратить 125 млрд на реконструкцию, то там есть такие решения, которые стоят буквально на грани фола. А у ВСМ вероятность аварии исчисляется цифрой 10 в минус седьмой степени, причем за время эксплуатации высокоско-

ростных железных дорог не было ни одного случая гибели людей. Но это еще не все. В названной мной сумме реконструкции не учтено то, что все эти работы надо проводить во время движения поездов. Причем в малых окнах такую реконструкцию не проведешь. То есть будут большие перерывы основного движения, задержки пассажиров и грузов, перепростои локомотивов и вагонов и т. д. Это приведет к колоссальному удорожанию всего проекта. При том, что деньги-то ОАО РЖД придется изыскивать свои, так как никакой инвестор на реконструкцию не пойдет. Разве только государство решит выдать какие-то субсидии, хотя очень сомнительно, что на неокупаемый проект правительство даст деньги».

«А он являлся еще и неокупаемым?» — задал вопрос автор. Ковалев пояснил: «Да, один из выводов нашего сравнительного анализа заключается в том, что реконструкция не окупается вообще или, по крайней мере, в сколько-нибудь обозримом будущем. И эти колоссальные средства при том обилии проблем с износом своих основных фондов ОАО РЖД будет вынуждено забирать от путейцев, локомотивщиков, движущихся и т. д. со всех дорог. В то время как варианты финансирования новой ВСМ предусматривают другие схемы. Там расчет делается именно на привлеченные деньги. Следующий момент. После реконструкции планируется ввести 8 пар скоростных поездов. Но при их наличии не остается места для пригородного движения. Значит, встает вопрос о дополнительных путях под Москвой и Санкт-Петербургом. Кто сегодня может оценить — что такое в черте города проложить дополнительный железнодорожный путь? Просто представить себе невозможно, какая астрономическая получается цифра! Но есть еще самый главный козырь, о котором я постоянно говорю, но меня почему-то не слышат. Сегодня на Северо-Западе уже сложилась критическая ситуация с пропуском грузопотоков, которые идут на отечественные балтийские и северные порты. Одна только Усть-Луга должна переваливать, согласно планам, 35 миллионов тонн в год. А как это все привезти? Решений ведь пока нет! Сегодня Восточный ход Октябрьской дороги Череповец–Волховстрой пропускает 60 пар грузовых поездов и больше уже не может. Даже реконструировав нынешнее узкое горло этой линии (станцию стыкования переменного и постоянного тока Бабаево), мы упрямся дальше — поскольку и там нет пропускных способностей. То есть, если на главном ходу будет проведена реконструкция под высокоскоростное движение, то нам потребуется еще и реконструкция Восточного хода».

¹ Гурьев А. Шаг назад, два шага вперед: интервью с В. Ковалевым // РЖД-Партнер. 2006. № 5.

«Какой же, по Вашему мнению, видится оптимальный выход»? — был следующий вопрос. Ковалев ответил: «По моему глубочайшему убеждению, нужно однозначно строить специализированную отдельную высокоскоростную магистраль, причем не откладывая ни на день. Вы знаете — 15 лет назад я был противником создания ВСМ. Было не время. Страна находилась буквально в разлуке: денег нет, зарплаты нет, предприятия стоят, средств в обороте нет. И когда в то время заложили цену билета на ВСМ в 50 долларов — на разработчиков смотрели как на ненормальных людей. А сегодня билет на самолет шагнул далеко за 100 долларов, а 50 — это цена купейного железнодорожного билета. Так вот, нужно не теряя ни минуты, любыми путями и подключая все уровни власти и бизнеса, ускоренными темпами запустить механизм строительства ВСМ. Этот полигон Москва–Санкт-Петербург являет собой просто классический пример транспортной ниши для высокоскоростного железнодорожного движения. Расстояние 600–700 километров за 2–2,5 часа времени в пути — такие параметры просто созданы для коммуникации между двумя российскими столицами. Причем учтите, что авиация сбрасывает 16 тысяч тонн загрязнений в год на Валдайский национальный парк, на Селигер и т. д. А ВСМ — это самый экологически чистый, самый безопасный вид транспорта. Он идет из центра одного города в центр другого. Именно здесь мы получаем современный и принципиально новый качественный транспортный продукт, который имеет огромное социальное значение. Прилегающим территориям, кстати, будет дан новый толчок для развития. Ну как Вы думаете, если всего за час с небольшим сможете поехать на Валдай отдохнуть, порыбачить, побыть на природе... Ведь тем самым просто решается проблема быстрого комфортного передвижения. Развиваются инфраструктура, туризм, регион наполняется жизнью. И наряду с этим — освобождается действующая мощная и хорошо оснащенная линия, появляется возможность вернуть сюда грузовое движение. Что очень важно — дальние пассажирские и пригородные поезда сохраняются; ночные экспрессы также остаются в необходимом объеме. И, как минимум, 60 пар грузовых поездов или 60 млн тонн грузов в год можно будет перевозить по этому направлению. Причем мы убираем кружность, идет удешевление товаров — словом, решаем все проблемы».

Планы же по дальнейшей реконструкции действующей линии Ковалев оценивал крайне критически: «Если пустить несколько пар поездов под 200 км в час, то они уже не дадут возможности вернуть сюда грузопоток.

Я скажу так. Если уж мы настолько отстали со скоростями, то не надо пыжиться и уродовать все движение ради того, чтобы сказать: “А вот 200 км в час мы все-таки едем...” Надо уже проглотить эту пилюлю, что мы отстали, что мы такие убогие в скоростях. Пора организовать по-настоящему высокоскоростное пассажирское движение и нормальное грузовое. Я бы уже сегодня, не откладывая, возвратил грузовые поезда. А в части пассажирских по-прежнему ходили бы дальние, ночные и скоростные дневные под 160 км в час с маршрутной скоростью 120 км. Это возможно. А вот 200 км в час и грузовое движение — это уже вещи несовместимые. Кстати, в свое время предметом гордости МПС было как раз то, что мы — единственная в мире страна, где совмещено грузовое и скоростное движение под 200 км в час. Я считаю, что быть такой страной сегодня как раз не надо».

Автор привел Ковалеву прогнозируемое возражение: «Вам скажут: это же шаг назад!» На что он ответил: «Но и то, что предлагается, — это не шаг вперед. Это означает одно: необоснованно закопать средства и ничего не получить, ничего не решить. Еще раз повторяю — надо признать, что мы опоздали, что были не правы, и, покраснев, сделать такой шаг. Сегодня нас пытается убедить “Сименс”, что надо заказывать скоростные поезда для существующих линий. Но нужно же понимать: им надо сбыть свои старые разработки. Сегодня они здесь реализуют свою продукцию, а завтра ВСМ все равно будет построена, после чего они опять нам свои предложения сделают. Это все с нашей стороны неразумно и никак не оправданно. Я совершенно не могу понять, почему в ОАО РЖД не слышат таких очевидных вещей, которые и доказывать-то без конца как-то неудобно?»

«То есть получается, что пока при осуществлении обоих проектов в ОАО РЖД одна рука не знает, что делает другая?» — был последний вопрос. Ковалев ответил: «Знает! Но рассуждают примерно так. Строительство ВСМ — это в лучшем раскладе шесть лет. Пока там с ней суд да дело, мы сейчас тут свою “скоростишку” какую-никакую создадим и как-то там проедем. Вот это, по моему убеждению, и есть суэта»¹.

Надо полагать, что результаты исследования наряду с другими факторами все-таки сыграли свою роль в дальнейших событиях, потому что вскоре ОАО РЖД даже не то что перестало занимать по отношению к ВСМ позицию «моя хата — с краю», а практически возглавило эту работу.

¹ Гурьев А. Шаг назад, два шага вперед.

Глава XI

И вот — общественное мнение!

Одна пятая часть народа — против
чего бы то ни было, когда бы то ни было.

Роберт Кеннеди, американский политик

Больше всего люди интересуются тем,
что их совершенно не касается.

Бернард Шоу, английский драматург

Болото иногда производит
впечатление глубины.

Станислав Ежи Лец, польский писатель

1

Отвечая на вопрос, поставленный в заголовке этой книжки, было бы явной ошибкой назвать несколько заметных имен и тем ограничиться. Людей, выступавших против проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва, было на самом деле, конечно же, гораздо больше, при этом мотивы поведения разных социальных групп имели свои особенности. Разумеется, изучение общественного мнения по поводу рассматриваемого проекта является отдельным предметом исследования для профессионалов-социологов. В данных же исторических очерках приведем лишь несколько типичных примеров проявлений антивысокоскоростных настроений, их причин и того, каким образом на это отвечали сторонники проекта.

Как указывалось в дополнительных материалах к ТЭО, проведенный в 1995 г. зондажный опрос населения показал, что на вопрос «Если бы решение о строительстве ВСМ зависело только от Вас, то каким бы оно было?» ответы распределились следующим образом: «строить» — 85% и «строить при определенных условиях» — 80% респондентов¹. Трудно сказать, насколько эти результаты отвечали истинному положению вещей, скорее всего, они выглядели слишком оптимистичными.

Наиболее часто сознательными противниками ВСМ выступали зеленые, политики, делающие свой имидж на протестном голосовании, транспортники-консерваторы, журналисты-обличители, а также те граждане, которые всегда против того, чтобы кто-то где-то поднимался из нищеты и убожества.

Что касается борьбы против ВСМ под знаком экологии, то об этом многое говорилось в главе про экологическую экспертизу. Что еще необходимо в этой связи добавить? Говоря о зеленых, надо иметь в виду, что с конца 1980-х годов в России почти ничего не строилось: проекты поворотов рек для орошения пустынь сами засохли, деньги для защитных сооружений от наводнений кончились, новых химических заводов было не нужно, коль старые лежат на боку, осушать болота никто не хотел — и поэтому защитникам природы оставалось только вести очень рутинную, незаметную и не дававшую никаких дивидендов для услаждения тщеславия борьбу против конкретных браконьеров, загрязнителей, расхитителей и т. д. На это способны, разумеется, лишь немногие искренние ревнители флоры и фауны. Поэтому можно себе представить, каким подарком для «реальных» борцов за экологию стал по-настоящему крупный и весомый в масштабах страны проект Высокоскоростной железнодорожной магистрали.

Причем проснулись они явно не сразу. Так, например, опросы общественного мнения в Новгородской области, проводившиеся Международным институтом гуманитарно-политических исследований на рубеже 1980–1990-х годов, свидетельствовали о том, что в то время большинство новгородцев относилось к строительству ВСМ по Новгородскому варианту благожелательно¹. Однако затем начались выступления зеленых и иных противников ВСМ, и что же? Как утверждала газета «Новгород», в августе 1994 года, согласно ее опросу, 1249 новгородских семей высказались уже против строительства ВСМ по Новгородскому варианту и лишь 89 — за.

Хроника выступлений зеленых по их же собственным источникам (как правило, придающим своим мероприятиям более весомое значение, чем это было на самом деле) выглядит следующим образом. Специально для организации протестов против строительства ВСМ в 1995 г. на базе Центра охраны дикой природы Социально-экологического союза

¹ Паспорт ТЭО-95. С. 177.

¹ Якурин А. Новгородская область в сентябре 1994 г. ИГПИ. <http://www.igpi.ru/monitoring/1047645476/1994/0994/53.html>

было образовано Межрегиональное объединение неправительственных организаций «Санкт-Петербург–Москва» (МОСМ). В период проведения Государственной экологической экспертизы данные товарищи поддерживали позицию Алексея Яблокова и впоследствии не признали официальных итогов экспертизы.

В феврале 1996 г. радикальное экологическое движение «Хранители радуги» провело акцию в Москве у здания ММВБ в связи с первыми торгами ценными бумагами РАО ВСМ.

В мае к совещанию в Рослесхозе по изменению границ Валдайского парка МОСМ распространило обращение, в котором говорилось о том, что проект не получил положительного заключения экологической экспертизы и, пока эксперты не дали однозначного ответа, не может быть и речи ни о каких проектных работах, а тем более о переносе границ парка. Летом секретарю Совета безопасности А.И. Лебедю было направлено письмо о незаконности и нецелесообразности проекта ВСМ. Также Конференция Движения дружин по охране природы приняла открытое письмо Президенту РФ. О незаконности проекта и его экономической несостоятельности МОСМ и другие организации сообщили и правительству Великобритании, а также в Европейский парламент. При этом «Хранители радуги» провели акцию протеста у здания посольства Великобритании с требованием не предоставлять кредит под «незаконный, экологически опасный и экономически нецелесообразный проект». В декабре зеленые встретились с председателем Комитета по экологии Госдумы Т.В. Злотниковой и обсудили план совместной кампании протеста. Осенью и зимой был организован ряд поездок на Валдай и в Новгород, во время одной из которых прошел круглый стол с представителями общественности Новгородского региона.

В январе 1997 г. во время празднования 80-летия заповедников в Москве было распространено обращение о спасении Валдайского парка. В Твери была создана общественная организация «Шлагбаум» с целью проведения протестов против строительства ВСМ. Также зеленые написали письмо в Госкомэкологии с вопросом о его позиции по экспертизе проекта. В феврале МОСМ опять посетило посольство Великобритании, протестуя против кредитования «заведомо убыточного проекта ВСМ». По инициативе организации «Экоюрис» в Верховный суд РФ были поданы исковое заявление и жалоба о признании незаконными двух Указов Президента и двух постановлений Правительства по

поводу ВСМ. Эта акция была названа всероссийским протестом против ВСМ. Однако Верховный суд отказал в принятии к рассмотрению этого иска, после чего зеленые обратились в Конституционный суд¹.

В апреле 1998 года в Москве состоялась Пятая конференция по экологическому праву защиты общественных интересов, проведенная Институтом эколого-правовых проблем «Экоюрис» и Проектом «Экологическое право России» в Фонде правовой защиты «Справедливость Земли» (США). Она приняла Обращение по вопросу проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва в Правительство РФ и Генеральную прокуратуру РФ. Основной претензией, проведенной в Обращении, было то, что при отсутствии положительного заключения Государственной экологической экспертизы по ТЭО ВСМ продолжаются проектные и другие работы, ведется финансирование. При этом, как значилось в документе, Правительство выдает гарантии под кредиты, Госкомэкологии не исполняет свои прямые обязанности по пресечению незаконной деятельности и защите конституционного права граждан России на благоприятную окружающую среду, Генеральная прокуратура РФ, установив многочисленные нарушения закона при проведении экологической экспертизы ТЭО ВСМ, ограничилась лишь констатацией этих фактов и не принимает эффективных мер по пресечению незаконной деятельности. Участники конференции потребовали от Правительства РФ принять решительные меры по прекращению незаконного финансирования работ по проектированию и строительству скоростной магистрали и отзыву незаконно выданных правительственных гарантий. Также была высказана просьба рассмотреть вопрос о невозможности дальнейшего нахождения председателя Госкомэкологии России В.И. Данилова-Данильяна в этой должности в связи с неисполнением им обязанностей по пресечению нарушений природоохранительного законодательства. Участники конференции обратились и к Генеральному прокурору РФ с требованием перейти от констатации нарушений закона к активным действиям по пресечению этих нарушений. «Мы требуем незамедлительно провести проверку и возбудить уголовное дело по вышеуказанным фактам нарушения природоохранного законодательства, которые причиняют значительный вред общественным интересам,

¹ Колесникова В.Б. Первые судебные победы «зеленых» в России // Россия в окружающем мире: 1999 (Аналитический ежегодник). М., 1999. http://www.rus-stat.ru/stat/2881999_9.pdf

а также опротестовать незаконные сделки по финансированию проектных и строительных работ по скоростной магистрали», — говорилось в Обращении¹.

Вскоре вышел Указ Президента РФ от 1 июля 1998 г. № 756 «О признании утратившими силу некоторых указов Президента РФ», который зеленые встретили с нескончаемым ликованием. А после дефолта и прекращения строительства ТКЦ в Санкт-Петербурге кампания против ВСМ вообще сошла на нет. При этом важно отметить, что сами зеленые честно признавали: причина появления Указа совершенно не была связана с их протестами, и поступок Президента являлся для них столь же неожиданным, как и для сторонников ВСМ.

В целом позиция зеленых по строительству трассы носила изначально бескомпромиссный характер. Как правило, никто из них совершенно не знал проекта, не смотрел ТЭО и не собирался обсуждать вопросы о том, как именно можно и как нельзя строить ВСМ. Проблема ставилась исключительно так: новой линии ВСМ между Санкт-Петербургом и Москвой просто не должно быть. Вот некоторые тезисы из статьи активистки зеленого движения В.Б. Колесниковой.

«Трасса ВСМ должна была перерезать Валдайский национальный парк и ряд заказников, пройти по болотистой местности, непригодной для прокладки рельсов высокоскоростной дороги. Для того, чтобы проложить магистраль в соответствии с технологическими стандартами, необходимы колоссальные вложения средств. Потери, которые могли понести уникальные территории, были бы невозполнимы».

«В аргументации сторонников ВСМ во главу угла ставился прогресс, к которому должна стремиться Россия. Высокоскоростная магистраль представлялась как показатель процветания государства, подтверждение силы научной мысли. То, что в процветающем государстве не должно быть нищих пенсионеров и разграбленной природы, не учитывалось. О какой научной мысли можно было вести речь, если технологии, которые предполагалось использовать в проекте, были преимущественно французскими, к тому же уже далеко не новыми?»

«Проект экологически вреден, экономически нерентабелен и имеет массу недостатков»². Никаких доказательств правоты этих выводов Колесникова не приводила.

¹ http://www.webcenter.ru/~ecojuris/RPUBLIC/B3/b3_9.htm

² Колесникова В.Б. Указ соч.

Вот еще несколько примеров аргументации зеленых. На проведенной ими в октябре 1995 г. в Российско-американском информационном центре пресс-конференции говорилось следующее. Государственная экологическая экспертиза Минприроды проводится в слишком сжатые сроки, не рассматриваются альтернативные проекты, а поэтому объективность и правильность заключения экспертов вызывает большие сомнения. Рентабельность ВСМ низка, окупаемость отодвигается на неопределенное время. Учитывая экономическую ситуацию в стране, такие затраты — непозволительная роскошь. Прежде чем приступить к проектированию, надо было поинтересоваться мнением россиян. Трасса перерезает целый ряд заповедников, и экологии этих красивейших мест будет нанесен непоправимый урон. Результатом строительства ВСМ станет деградация ландшафтов, вырубка лесов, загрязнение территорий. Большая часть дороги пройдет по болотам¹, а это крайне неудачный выбор трассы, поскольку придется забивать много свай и возможны усадки железнодорожного полотна².

Также любопытно привести конкретный пассаж еще одного любителя природы, который писал: «Трудно себе представить, как, скажем, заставить лося сделать шестикилометровый крюк до ближайшего путепровода. А если мы его и заставим это сделать, то судьба его будет печальна: у путепровода его наверняка будет поджидать браконьер, который уложит несчастного зверя одним выстрелом, мысленно поблагодарив при этом акционеров РАО ВСМ»³. То есть в целом в устах экологов все было совсем как в известной немецкой сказке про умную Эльзу: кто бы что не сделал, непременно будет горе.

Мотивы поведения многих зеленых вполне объясняет трогательная сентенция из материалов уже упоминаемой Колесниковой: «Одной из характеристик российского общества сегодня является апатия, люди не верят в то, что они могут что-либо изменить, имея на то законные основания». То есть мотивы очень значительного количества зеленых,

¹ На самом деле общая протяженность болот составляла 9% от всей трассы. В основном они были мелкие и небольшие. Болота глубиной от 0,4 м до 1 м составляли 64,7%, 1–2 м — 19,6%, 2–3 м — 4,8%, 3–4 м — 3%. По протяженности болота делились так: длиной от 40 до 150 м — 47,5%, от 200 до 400 м — 39%, более 400 м — 13,5%. В отношении болот предусматривались все необходимые современные технологии, применяемые в подобных случаях (Паспорт ТЭО-95. С. 52).

² Гудок. 1995. 19 октября.

³ Гудок. 1996. 13 августа.

особенно молодого возраста, основывались на простом желании «что-то изменить», самоутвердиться, заявить о себе, почувствовать и продемонстрировать свою силу и т. д., а поскольку созидательная работа всегда гораздо сложнее, чем разрушительная, то много легче было противодействовать любым чужим проектам, нежели реализовывать какие-то собственные. Как единогласно утверждали все причастные к проекту ВСМ, никогда никаких конструктивных диалогов по существу проблем зеленые вести не желали, а выдвигали требования заведомо невыполнимого характера: все прекратить и ничего не строить, либо представить такой альтернативный вариант, который бы их полностью устроил. Данное явление, как известно, получило название «экологического экстремизма».

2

У политиков все было, разумеется, несколько сложнее, а точнее — завуалированное. 13 октября 1994 г. комитет по экологии Госдумы принял решение обратиться к Президенту и к Правительству с предложением отменить выпущенные к этому времени документы по ВСМ, включая Указы, и таким образом прекратить реализацию проекта. Однако на проведенных в декабре того же года парламентских слушаниях по проблеме ВСМ выступление председателя комитета Михаила Лемешева (ЛДПР) было не столько категорично, сколько «политично» в стиле Либерально-демократической партии. Он, в частности, заявил, что проект ВСМ по своей форме, целям и сути вступил в противоречие с природоохранным законодательством, например, с Указом Президента № 236 «О государственной стратегии РФ по охране окружающей среды и обеспечению устойчивого развития», вступившим в силу 4 февраля 1994 г. «Кроме того, правовая, экономическая и политическая неопределенность, характерная для современного этапа общественно-го развития, создает опасность злоупотреблений при использовании государственных средств и предоставлении необоснованных льгот в угоду корпоративным или личным интересам. Эта опасность усугубляется как отсутствием научно обоснованных социально-экономической и экологической точек зрения на ВСМ, так и отсутствием концепции развития народного хозяйства России в целом», — обтекаемо заявил Лемешев. После этого он еще порассуждал над риторическим вопросом о том, «насколько ВСМ, как и все создаваемое ныне, учиты-

вает насущные жизненные потребности как ныне живущих, так и будущих поколений», а также предположил, что «там, где страдают природа и человек, неуместны научно-технические и экономические победы». Эта позиция призывала инициаторов проекта скорее более изобретательно договариваться «с кем следует», нежели отступаться от планов вообще.

Речь представителя другой палаты Парламента также не была бескомпромиссна. Заместитель председателя комитета по социальной политике, экологии и здравоохранению Совета Федерации, автор «Федерально-региональной программы комплексного эколого-экономического и социально-культурного развития региона великого водораздела Тверской области», культуролог из Твери Валерий Расторгуев, в частности, предостерег, что высокоскоростные магистрали во всем мире быстро и эффективно приводят к резкому снижению плотности населения и это означает самые непредсказуемые последствия для Центральной части России. Он заявил, что линия пройдет по водоразделу, и далее сообщил публике следующее: «В великом водоразделе сегодня перекрещиваются и экономические, и технологические, и любые другие социальные и прочие параметры программы, в том числе и международные. И эта программа может быть только международной в силу определенного ряда причин. Прежде всего потому, что водораздел — это купол Европы. Здесь берут начало три реки, которые впадают в три моря. Здесь определяется экологическая ситуация колоссального региона. Таких зон на территории планеты около 40, а по значимости 10, причем по значимости экологических последствий — одна. Так вот, этот купол Европы является наиболее уязвимым, он очень тонкий, и если он обрушится, то великому водоразделу придет конец и произойдет катастрофа глобального масштаба».

Кроме того, Расторгуев указал, что трасса пройдет по «главному колыдцу России», поэтому трогать здесь болота совершенно недопустимо. Также он сообщил, что этот район является «одним из наиболее важных этнокультурных котлов», а поэтому в целом «дорога напоминает особо ценные территории, нанизанные на шпагу». Однако в целом Расторгуев отнюдь не сжигал мосты по поводу строительства ВСМ, а ставил вопрос так, что «нельзя осуществлять этот проект без четкой региональной стратегии развития и конкурса». В итоге свою позицию он обозначил таким образом: «Противники Новгородского варианта полагают, что России необходима стратегия долговременного развития сети высоко-

скоростных дорог. Прежде чем строить ВСМ, необходимо иметь легализованную концепцию, отработанную в форме стратегии и принятую соответствующим образом с участием всех властных структур как на федеральном, так и на региональном уровнях»¹.

После этого выступления анекдот о том, что в Тверской и Новгородской губерниях, оказывается, находится хрустальный «купол Европы», вошел, что называется, в анналы и долго еще являлся предметом иронизирования людей практических. Также отдавалось должное тому, как все-таки ловко можно привлекать к себе внимание соотечественников, теребя в их душах какие-то потаенные панславянские и даже паневропейские родоплеменные истоки. Но одновременно было ясно и то, что все сочинители всяческих очень духовных социальных программ хотели бы, как правило, только одного — обменять свое согласие на реализацию проекта ВСМ с максимальной для собственных проектов пользой, и более ничего.

В то время Валерий Саввов так комментировал ситуацию: «Наши противники объединили свои усилия вокруг экологических вопросов и перенесли их в комитет Госдумы по экологии. Парламентские слушания были рассчитаны на триумф этих деятелей, однако его не получилось. Экологическая комиссия провела свое заседание в отсутствие многих депутатов, поддерживающих проект, поэтому мы обратились в другие комитеты Думы, и 8 из них выразили свое несогласие с комитетом по экологии. В массе своей Госдума нас поддерживает»².

19 июня 1997 г. состоялись новые парламентские слушания на тему «О строительстве ВСМ Санкт-Петербург–Москва». В их преддверии 11 академиков РАН (Юрий Осипов, Жорес Алферов, Юрий Осипьян и др.) направили обращение к председателю Государственной думы Геннадию Селезневу, в котором высказали «серьезную озабоченность той кампанией, которая в последнее время развернута в СМИ и направлена на дискредитацию одного из крупнейших научно-технических проектов — сооружения ВСМ Санкт-Петербург–Москва»³. Однако председатель комитета по экологии Тамара Злотникова (Яблоко) предложила

¹ Скоростное путешествие из Петербурга в Москву: новые проблемы. Материалы парламентских слушаний по вопросу строительства ВСМ // Железнодорожный транспорт. 1995. № 4.

² Октябрьская магистраль. 1995. 22 марта.

³ Октябрьская магистраль. 1997. 30 августа.

поддержать запрос 96 депутатов Госдумы в Конституционный суд о соответствии Конституции РФ Указов Президента и решений Правительства, признать строительство ВСМ по Новгородскому варианту в существующих социально-экономических условиях необоснованным, приостановить осуществление любой деятельности, связанной с Новгородским вариантом, до решения Конституционного суда, обязать РАО ВСМ доработать ТЭО с учетом географических и технических альтернатив и мнения населения России, исключив нарушения природоохранного законодательства.

«Какое-то странное ощущение выносишь после слушаний. Такое впечатление, что при всей открытости, гласности, доступности вокруг ВСМ вырастает пелена тумана. Как будто не все причастные к проблеме лица досконально знают саму проблему»¹, — писал по поводу выступлений на слушаниях Злотниковой и Яблокова очевидец. Наряду с этим он отмечал, что при более пристальном рассмотрении получается, что противники ВСМ вовсе не против того, чтобы иметь ее вообще, но вот где же ее тогда конкретно возможно построить, если практически нигде нельзя, — это вопрос. На эту уловку противников проекта обратили внимание впоследствии в своей статье и Н.С. Конарев с Ю.А. Казьминым: «Понимая, что их позиция полного отрицания ВСМ бесперспективна, ее противники выдвигают некоторые альтернативные проекту предложения. Анализ, однако, показывает их полную несостоятельность»².

Впрочем, в конечном итоге большинство депутатов на слушаниях приняли рекомендации органам власти федерального и регионального уровня «содействовать строительству первой отечественной Высоко-скоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва, рассматривая реализацию этого проекта как переход к политике экономического роста, повышению деловой активности и коренного улучшения транспортного обслуживания Северо-Западного региона страны». Правительству рекомендовалось рассмотреть возможность организации контроля за выполнением требований законодательства и заключений государственных экспертиз, а РАО ВСМ «продолжить работу над проектом»³.

¹ Гудок. 1997. 24 июня.

² Конарев Н., Казьмин Ю. Указ соч.

³ Октябрьская магистраль. 1997. 30 августа. Гудок. 1997. 24 июня.

4

Также тема ВСМ весьма активно использовалась в период предвыборных компаний на региональном уровне. Расчет был очень прост: выставить проект как что-то нарушающий или чему-то угрожающий в повседневной жизни обывателей (электората), а затем показать себя борцом с этим безобразием, то есть радетелем за народное счастье. Так, например, в Новгороде дебаты по поводу ВСМ очень обострились к осени 1994 г. в связи с выборами в Новгородскую Городскую думу, проводившимися 27 ноября. Противники строительства ВСМ утверждали, что проект экономически неэффективен, рассчитан лишь на толстосумов, является ненужной тратой денег, так необходимых для социальных программ, и т. д. Попутно поминали недобрым словом строительство Крестецкой ГРЭС, которую связывали также с ВСМ. Очень активно использовались экологические аспекты. Кандидаты в депутаты указывали, что ВСМ будет проходить через Валдайский национальный парк, Крестецкий и Усть-Волмский заказники и строительство отнимет около 300 кв. км земель в местах с уникальной природой. Говорилось, что стройка «может оказать негативное влияние на гидрологический режим многих водоемов, привести к ухудшению состояния лесных и болотных биоценозов, затоплению и гибели лесов, подтоплению сельхозугодий, особенно в пределах Волхов-Ильменской поймы». Также критики не забывали и культурно-историческую тематику, утверждая, что ВСМ предполагается провести по территории, заселенной в глубокой древности, где возможно наличие большого количества археологических памятников. На все доводы о том, что как же можно не строить новые качественные дороги, когда их в России так не хватает, противники ВСМ утверждали, что лучше реконструировать старую линию, по которой поезда смогут ходить со скоростью до 250 км в час, и мудрое народное МПС как раз этим и занимается в противовес зловередному антинародному РАО ВСМ¹.

Однако в середине февраля 1995 г. в Новгороде состоялся один из круглых столов, после которого Тулаев отмечал, что настроения новгородцев все-таки меняются от настороженности к пониманию и поддержке. В частности, на этой встрече большинство участников сошлось

¹ Якурин А. Новгородская область в сентябре 1994 г. ИГПИ.

во мнении, что дорогу строить надо, но с минимумом ущерба для природы и максимумом эффективности для региона¹.

Особенно много противников проекта было поначалу в Твери, тем более что здесь и сама региональная администрация, особенно с 1995 г., когда губернатором стал Владимир Платов, выступала против стройки. По всей вероятности, многие тверичане не видели для себя проку от ВСМ потому, что понимали: если в существующих электричках на Москву бытует самая настоящая халява, или договорная с ревизорами система, то в высокоскоростном поезде нужно будет элементарно платить за билет. Поэтому планы реконструкции действующей линии с сокращением нахождения в пути обычных электричек были здесь первоначально более популярными.

В апреле 1993 г. руководители РАО ВСМ провели в Твери свой первый круглый стол с участием общественности регионов и уже тогда встретили достаточно недоброжелательный прием. Собравшиеся на мероприятие местные депутаты и представители общественности говорили о том, что экономическая жизнь в стране едва теплится, а тут затевается огромная стройка: дескать, на какие шиши, с какой стати и т. д. Более умеренные призывали не торопиться, а отложить эти планы лет на 10–20. Противники стройки активно поднимали вопрос о земле, что ее изъятие под линию губительно скажется на сельскохозяйственном потенциале области, а один из депутатов прямо поставил вопрос: кто же будет тогда кормить страну²? Также депутаты утверждали, что пользы от крупных проектов для области никогда не было и она от построенных здесь ранее ГРЭС, АЭС, топливopроводов, военных объектов и т. д. ничего не имеет.

Любопытно отметить, что когда участвовавший в этом круглом столе Анатолий Зайцев стал говорить о возможности задействовать в проекте конверсионные предприятия оборонки, депутат облсовета Юрий Шарков усмотрел в этом негативную сторону, заявив, что предприятия ВПК опять получат огромную прибыль и дело тем кончится. «Постройка скоростной магистрали между двумя крупными центрами

¹ Гудок. 1995. 22 февраля.

² Корреспондент «Гудка» Алексей Щучкин, участвовавший в этом круглом столе, не стерпев такого лукавства, написал: «Бывавшим в тверской глубинке известно, сколько земли там пустует. Брошенные деревни, жизнь в которых едва теплится, подслеповато глядят на мир заколоченными глазницами окон, а поля вокруг них давно и густо заросли сорняками и кустарниками». При этом он напомнил о выплатах компенсаций за изъятие земли (Гудок. 1993. 16 апреля).

вызовет затухание в Тверской области экономической жизни и деловой активности», — констатировал депутат¹. Правда, наряду с этим в Твери были и последовательные сторонники проекта, например, таковым являлся депутат областного Совета, а с 1996 г. — Государственной думы РФ Александр Тягунов.

В Санкт-Петербурге негативные настроения по поводу ВСМ были всегда незначительными, но и здесь находились общественные деятели, не отказывавшиеся поэксплуатировать тему ВСМ для своих личных целей. Самым ярким их представителем являлся депутат ЗАКС, заместитель председателя комиссии по образованию и культуре Алексей Ковалев. Сделавший свою депутатскую карьеру на популистских пиаровских компаниях по защите архитектурных памятников города, он с видимым удовольствием протестовал против сноса домов (бывших на самом деле в аварийном состоянии) на месте строительства ТКЦ возле Московского вокзала. В частности, Ковалев даже направил на бланке своей комиссии письмо премьер-министру Великобритании Джону Мейджору и принцу Уэльскому Чарльзу с просьбой не давать кредита на строительство вокзального комплекса, поскольку стройка потребует сноса нескольких зданий, а сам проект является нерентабельным². (Между тем, те несколько сотен человек, которые в 1996 году были расселены из этих безобразных коммуналок и получили бесплатно благоустроенные квартиры, оказались, кажется, наиболее ярко выраженными благополучателями от проекта ВСМ.)

Разумеется, не могли остаться в стороне и представители некоторых пролетарских лидеров. Так, например, против ВСМ выступал председатель Свободного профсоюза трамвайщиков Санкт-Петербурга Михаил Дружининский. В частности, в своем запросе в РАО ВСМ он писал: «Нам постоянно говорят, что на развитие трамвайного движения нет денег. Хотя находят 200 млн долларов для рытья котлована в центре города, на Лиговском проспекте около Московского вокзала». Рабочий лидер требовал предоставить данные по финансовым вопросам проекта, которые он планировал дать проанализировать независимым экспертам, а также использовать, чтобы «обсудить причины и следствия подобных просчетов в различных общественных организациях»³.

¹ Гудок. 1993. 16 апреля.

² Октябрьская магистраль. 1996. 10 августа.

³ <http://www.rpk.len.ru/docs/2004/oct08001.html>

5

Особо следует сказать о позиции в рассматриваемых вопросах средств массовой информации, прежде всего отраслевых. Очень любопытно, что несмотря на личную негативную точку зрения министра путей сообщения Геннадия Фадеева, практически все основные издания МПС в 1990-х — начале 2000-х гг. весьма твердо поддерживали проект или по крайней мере были настроены к нему благожелательно. Особо в связи с этим нужно назвать таких журналистов как главный редактор газеты «Гудок» Юрий Казьмин, главный редактор журнала «Железнодорожный транспорт» Владислав Волков и его заместитель (впоследствии главный редактор) Александр Гоголев, главный редактор журнала «Локомотив» Владимир Бжитский, главный редактор газеты «Октябрьская магистраль» Валерий Авилов и его заместитель (впоследствии генеральный директор журнала «РЖД-Партнер») Александр Жужукало. Безусловно, симпатизировала ВСМ и Группа любителей железных дорог, выпускавшая альманах «Железнодорожное дело»¹. Интересно также отметить, что и Центральный музей железнодорожного транспорта МПС РФ во главе с директором Галиной Закревской поддерживал проект ВСМ и даже подготовил соответствующую экспозицию, представив различные материалы по проектированию и возведению новой линии². Нет сомнений, что этими людьми двигали, прежде всего, чувство патриотизма к своей отрасли и солидарность с планами ее действительно перспективного развития, профессионализм, отличное знание транспортных проблем и оптимальных путей их преодоления. Ссылки на материалы, опубликованные в упомянутых выше изданиях, были использованы на всем протяжении настоящей книги.

Разумеется, в этих СМИ объективности ради публиковались и иные точки зрения, но они носили, как правило, конструктивный характер. В «Гудке», например, неоднократно печатались статьи специалистов, которые считали те или иные разработки по ВСМ недостаточными; например, заместитель директора ВНИИЖТа В. Барабошин и ведущий научный сотрудник П. Дыдышко доказывали, что если не ввести в проект ужесточения строительных норм, то земляное полотно начнет при

¹ Иванов К. Своевременно ли сооружение ВСМ Москва–Санкт-Петербург? // Железнодорожное дело. 1998. № 7–8.

² Закревская Г. История скоростного движения в Музее железнодорожного транспорта // Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск.

эксплуатации повреждаться. Ученые ратовали за проведение дополнительной научной экспертизы проекта, но саму идею необходимости строительства ВСМ не отвергали¹. А «Октябрьская магистраль», как уже упоминалось, часто уделяла повышенное внимание вопросам финансово-экономического характера и в этом плане нередко выражала здоровый скепсис по тем или иным конкретным инструментам, обсуждаемым в рамках проекта. Однако заряженность на созидание, а не разрушение всегда была в отраслевой прессе в первый десяток лет работы над проектом налицо.

Ситуация изменилась в 2002 году, когда министром путей сообщения вновь стал Геннадий Фадеев. Наиболее резко это сказалось на «Гудке», главным редактором которого в том же году был назначен Игорь Янин. При этом зачастую те же самые журналисты, которые активно поддерживали ВСМ на начальной стадии, стали теперь без зазрения совести, просто с удовольствием пинать лежачего. Например, один из журналистов, называвший в 1991 г. противников проекта «могильщиками нового», спустя десяток лет писал про тот же самый период: «Новые времена кое-кому не терпелось ознаменовать масштабными проектами, такими, чтобы можно было пустить пыль в глаза не только отечественным, но и зарубежным политикам и экономистам. И вот в 1991 году на свет появляется Государственная научно-техническая программа «Высокоскоростной экологически чистый транспорт». В соответствии с ней были начаты работы по созданию высокоскоростной специализированной магистрали Санкт-Петербург–Москва. <...> Не станем подробно останавливаться на судьбе РАО ВСМ и проектировавшейся высокоскоростной трассы — многие подробности этой эпопеи, созвучной проектам поворота сибирских рек, нашим читателям достаточно хорошо известны»².

Очень характерна для «Гудка» того периода статья Андрея Ларионова, который ранее работал в Государственной экспертизе России главным специалистом и в 1993 году участвовал в рассмотрении ТЭО ВСМ. Он подавал всю историю вопроса как сплошную цепь всяческих козней, обманов и злодейств со стороны РАО ВСМ и праведной борьбы с ним МПС и самого Ларионова, несправедно уволенного за это из Госэкспертизы. В полном соответствии с жанром заговора толстосумов, на который

¹ Гудок. 1993. 29 января. 1994. 14 октября.

² Гудок. 2003. 4 марта.

так охотно откликается обыватель, автор констатировал: «В коридорах власти циркулировали слухи о сверхдоходах, получаемых причастными к РАО. Об отдыхе за границей по несколько месяцев в году их семей. Строительство практически не велось, но выделенные средства исправно осваивались. Прожорливые чиновники теснились у государственной кормушки, не замечая, что уже стало просвечивать дно корыта». Вывод статьи был простой: вся эта ВСМ была затеяна только для того, чтобы выкачивать народные денежки из бюджета и наживаться, практически ничего не строя¹.

Что касается позиции широких общественно-политических СМИ по поводу ВСМ, то решающее значение здесь оказывала политика или политическая ориентация их владельцев. В то же время много значили и взгляды самих журналистов — редакторов газет и журналов, обозревателей, корреспондентов. И здесь надо особо отметить, что среди них ВСМ Санкт-Петербург–Москва имела очень много сознательных сторонников. Особенно сильны были симпатии к проекту у журналистов Санкт-Петербурга. В Питере не было ни одного сколько-нибудь серьезного издания, которое бы занимало принципиально негативную позицию по отношению к ВСМ. Особенно большой вклад внесли в дело объективного, квалифицированного освещения хода реализации проекта такие журналисты как Надежда Коновалова («Санкт-Петербургские ведомости»), Лев Фролов (ИТАР-ТАСС), Аркадий Соснов («Невское время», «Огонек»), Нелли Богорад («Час пик»), Марина Алексеева («Вечерний Петербург»), Игорь Черевко («Невское время»), Елена Гусаренко («Смена»), Виктор Юрасов и Алексей Щучкин («Гудок»), Ирина Верховная и Татьяна Куценина («Октябрьская магистраль») и др.

В московских СМИ вместе с положительными материалами периодически, в зависимости от политической конъюнктуры и наличия специальных заказов, возникали, разумеется, и статьи, полные злословия, где проект оценивался как однозначно вредный, ненужный, провальный, дутый и т. д. В первый период ВСМ (до 1998 г.) преобладали положительные материалы, во второй — отрицательные.

Первое мощное выступление против ВСМ было проведено газетой «Российские вести» 1 июля 1994 г. Издание целую полосу посвятило бескомпромиссной критике проекта под общим заголовком «Мы поедем,

¹ Гудок. 2005. 20 мая.

мы помчимся... А зачем?». В газете выступили сотрудник МПС Н. Хвостик, а также ряд других авторов, которые отрицательно оценивали ВСМ с точки зрения экономики, экологии и археологии. Аргументация была типична: проект экономически несостоятельный, россиянам ненужный, в экологическом и культурно-историческом отношении вредный.

Как можно было оценить такой выпад? Интересно это сделал тогда по горячим следам в газете «Октябрьская магистраль» Александр Ретюнин. Прямо предположив, что публикация была инициирована влиятельными силами, он, задавая традиционный вопрос «кому выгодно», так отвечал на него в контексте тогдашних социально-экономических отраслевых процессов: «Безусловно, это, в частности, ряд представителей местной элиты тех регионов, где будет проходить ВСМ. Сегодня им достаточно комфортно чувствовать себя полновластными хозяевами существующих анклавов, и новая магистраль им будет только мешать. Но это далеко не все. Ключевым в статье Н. Хвостика является, на наш взгляд, последний абзац, где он утверждает, что после коренной переработки ТЭО станет явной целесообразность создания скоростной линии на основе поэтапной реконструкции существующей магистрали. А далее цитируем: “А это ставит под сомнение необходимость дальнейшего существования РАО ВСМ”. Вот где собака зарыта. Сегодня РАО ВСМ явно выглядит в определенных кругах бельмом на глазу». Напомнив далее об истории проекта и участии в нем до 1991 г. МПС, а затем о значительной перемене его настроения, Ретюнин писал: «Период охлаждения, похоже, может перерасти в период противодействия. Вслед за появлением подборки в правительственной газете сам министр путей сообщения впервые публично на сетевом селекторном совещании выразил сомнение в целесообразности исполнения проекта строительства новой ВСМ. Не означает ли это начала массовой кампании против РАО ВСМ, чтобы потом, опираясь на общественное мнение, добиться отмены проекта и ликвидации акционерного общества? Некоторые эксперты положительно отвечают на этот вопрос, указывая, что корень проблемы не только и не столько в том, чтобы добиться исполнения такого варианта проекта, который бы патронировался МПС, сколько в боязни со стороны руководства МПС того, что в случае успешного осуществления строительства в сжатые сроки и дальнейшей эксплуатации линии РАО ВСМ докажет на практике гораздо большую эффективность акционерной формы ведения дела, нежели традиционной государствен-

но-бюрократической. В этом случае реальные реформы на железнодорожном транспорте, основанные, например, на государственном акционировании железных дорог, станут неизбежны. МПС же возражает против этого всеми силами»¹.

В дальнейшем в московских СМИ можно было встретить самые разные негативные пассажи о ВСМ. Вот несколько примеров.

«Навязывание госбюджету дорогостоящего и сомнительного по своей необходимости и экологической безопасности проекта — строительства скоростной железной дороги Москва–С.-Петербург, — выбивание многомиллиардной правительственной страховки акций “ВСМ” стоили бы, происходи такое на Западе, государственному деятелю по меньшей мере его поста. Тем более что лоббирование проекта, как считают некоторые обозреватели, отнюдь не бескорыстно. В карьере же Алексея Большакова происходит совсем обратный поворот. Его в 1994 году приглашают в правительство курировать в качестве вице-премьера отношения со странами СНГ»².

«Генеральная прокуратура возбудила дело в отношении РАО “Высокоскоростные магистрали” (ВСМ), на заемные деньги выкопавшего большую, но бесполезную яму возле Московского вокзала в Петербурге. Фигурантом дела может стать бывший вице-премьер правительства, а ныне председатель совета директоров ВСМ Алексей Большаков — человек, который в свое время помог Владимиру Путину получить работу в Кремле. Путь ВСМ от амбициозного проекта до уголовного дела занял целых 10 лет. В течение половины этого срока было ясно, что компания не выполнит поставленных задач и не расплатится по своим обязательствам. По мнению Михаила Хазина, директора по стратегическому развитию консалтинговой компании “Современные бизнес-технологии”, “проект изначально задумывался как возможность поживиться за счет бюджетных средств”, но сейчас власти стремятся продемонстрировать весьма именитым иностранным кредиторам ВСМ серьезность своей борьбы с воровством»³.

«Закончилась одна из самых больших авантур новой российской истории — проект создания высокоскоростной магистрали Москва–

¹ Октябрьская магистраль. 1994. 22 июля.

² Оленев Г. 9 кругов Алексея Большакова // Огонек. 1996. 7 октября. № 41.

³ Ведомости. 2002. 10 апреля.

Санкт-Петербург. За семь лет существования РАО «ВСМ» смогло выкачать из бюджета огромные суммы, исчисляемые многими сотнями миллионов долларов. К седьмому году жизни суперпроект потихоньку зачах. Летом 1998 года был издан президентский указ, фактически приостанавливающий деятельность РАО ВСМ¹. «Сколько уже написано про “проекты века”, которые были задуманы питерскими! Дамба, кольцевая автодорога, Ледовый дворец, Западный скоростной диаметр, “Балтийская жемчужина” (она же “китайский квартал”), намыв на Васильевском острове... И везде и всегда — одно и то же. Вначале — громкие заявления о крайней необходимости и безусловной окупаемости проекта. В конце — констатация бессмысленно и беспощадно растрченных миллиардов и уход виновников от какой-либо ответственности. Реанимируемый проект ВСМ — один из ярчайших тому примеров»².

И даже в общем-то всегда спокойные «Аргументы и факты» ни в чем не хотели разбираться серьезно. Описав процесс «закапывания» денег в злополучной яме со всеми возможными намеками, газета простодушно констатировала: «Кстати, вся эта питерская махина никакого отношения к прекрасной мечте о скоростном сообщении между двумя столицами не имеет. МПС реконструирует линию Санкт-Петербург–Москва за свой счет. Вложено уже 22 млрд руб. (очень скромно по сравнению с предыдущими миллиардами долларов). И по рельсам время от времени действительно спешат поезда — 350 км в час пока, правда, не достигают, но 200–250 дают»³.

6

Какие же контраргументы выдвигали сторонники проекта? Многие из них уже неоднократно приводились ранее. Однако любопытно отметить, что журнал «Локомотив» напечатал в начале 1998 г. интересный материал, где были собраны наиболее типичные заявления противников проекта и ответы на них генерального директора РАО ВСМ Владимира Тулаева. Вот несколько фрагментов из этого интервью.

¹ Известия. 2002. 10 апреля.

² Новая газета. 2006. 1 июня.

³ Аргументы и факты. 2002. 24 апреля.

— *Своевременно ли строительство ВСМ на данный момент в России?*

— Сегодня преждевременной «затею» назвать трудно, поскольку провозная способность главного хода ОЖД фактически исчерпана. Более того, в 1989 г. вместо 160 пар поездов в сутки там пропусклось 182, а сегодня на отдельных участках — более 200. С такой нагрузкой не работает ни одна дорога в мире. В графике движения практически не остается времени для ремонта и проведения работ текущего содержания пути.

— *Не лучше ли провести реконструкцию существующей магистрали?*

— Даже на реконструированной существующей дороге максимальная скорость движения не превысит 200 км в час, что по мировым стандартам уже является вчерашним днем.

— *Но строительство ВСМ загубит нашу природу!*

— Это явное заблуждение. Только сооружение ВСМ позволит сохранить природу в коридоре Санкт-Петербург–Москва. К сожалению, авиацию, автомобильный, обычный железнодорожный транспорт нельзя назвать экологически чистым. Обочины автодорог отравлены на 100–150 м соединениями свинца. Самолеты ежегодно выбрасывают в атмосферу тонны вредных веществ, где они сохраняются длительное время. На насыпи железных дорог сливаются отходы из туалетов. Выброс вредных веществ на ВСМ в 8–10 раз ниже по сравнению с автотранспортом и в сотни раз — с авиацией. Для строительства ВСМ требуется в 2,5–3 раза меньше территории, чем для автомагистрали, значит, больше будет сохранено лесов и пашен. При строительстве ВСМ применяют самые современные природоохранные разработки: снятый плодородный слой укладывают по откосам насыпи, ценные природные зоны ВСМ проходит по эстакадам или тоннелям, в местах постоянных путей миграции животных строятся специальные переходы. Кроме того, электропоезда ВСМ герметичны, как самолеты. Все отходы и мусор собираются на конечных станциях. Любые вредные выбросы непосредственно из поездов исключены. ВСМ признаны в мире наиболее экологически чистым видом транспорта.

— *ВСМ станет сплошной бетонной стеной огромной высоты, которая рассекает Россию пополам?*

— Трудно понять, откуда появился миф о бетонной стене. В целях безопасности во многих странах железнодорожные линии имеют ограж-

дения, в том числе и в России. Линии ВСМ, скорости поездов на которых достигают 350 км в час, естественно, в целях безопасности имеют прочные сетчатые (прозрачные) ограждения высотой около 2 м. Глядя из окна поезда, их не сразу и заметишь. И уж совсем нелепо выглядит миф об отсутствии переходов через магистраль. Конечно же, не прервутся существующие связи. Количество и расположение проездов, переходов, скотопрогонов задается местными властями на стадии проектирования. Будут предусмотрены даже проходы для диких животных, вплоть до лягушек и змей. Подобные сооружения успешно используются в мире. Эксплуатация линий ВСМ с использованием принципа пересечения транспортных потоков в разных уровнях дала фантастический результат: за 30 лет не погиб ни один пассажир. У нас же на переездах регулярно случаются ЧП. Конечно, линии ВСМ нельзя будет перейти, где вздумается, но ведь не засыпают же реки, чтобы не «разъединяли» людей?

— *Говорят, сооружение ВСМ нарушит гидрологический режим, затруднит сток ручьев и рек, вызовет подтопление гигантских территорий...*

— В последнее время со страниц газет, с экранов телевизоров звучат восклицания: «Строящаяся ВСМ, пройдя через валдайскую возвышенность, разобьет хрустальный купол Европы!». К сожалению, сегодня СМИ охотнее публикуют скандальную информацию, пусть даже выдуманную из пальца. У всех на слуху: ВСМ создает угрозу великому водоразделу Волго-Балтийской водной системы. Звучит ужасно — могут пересохнуть не только реки, но и моря! Однако водораздел — это наивысшая точка между водными системами, и если магистраль идет по этой границе, то она не перегораживает ни одной реки. Каким же образом она будет воздействовать на гидрологический режим? Российская школа инженеров путей сообщения, имея за плечами опыт строительства более 120 тысяч км железных дорог, в настоящее время владеет самыми передовыми технологиями расчета, конструирования и строительства искусственных водопропускных сооружений в любых природно-климатических условиях.

— *Новгородская область — почти сплошные болота. Как же на этой трясине устроить путь для экспрессов? И что станет с самими болотами?*

— Современные технологии строительства позволяют проходить болота с минимальным ущербом для последних. Например, возведение

эстакад, фильтрующих насыпей с коэффициентом фильтрации выше природного торфа. Через особо ценные участки ВСМ пройдет по эстакаде. В составе группы разработчиков ОВОС были и специалисты в области строительства. Они не видят большой технической проблемы в прохождении заболоченных участков. При строительстве магистрали будут применяться новейшие технологии, с помощью которых можно будет обойтись без дополнительного занятия территории под строительную площадку — так называемая технология скользящей опалубки с головы сооружения. По оценке специалистов, это не нанесет какого-либо заметного ущерба болотам.

— *Утверждают, что при строительстве ВСМ бульдозерами будет сметена широкая полоса в десятки километров, вдоль пути погибнут тысячи древних памятников. Проводятся ли археологические раскопки по трассе?*

— Да, РАО ВСМ уже несколько лет финансирует археологические работы на территории будущей трассы. Только для Тверской области на эти цели выделено более 300 млн неденоминированных рублей. Все обнаруженные археологические памятники будут либо законсервированы, либо перенесены и не пострадают. Ширина полосы для двух путей не превышает 15 м. Если памятники окажутся в полосе отвода ВСМ вне 15-метровой зоны, необходимой для возведения земляного полотна, они получают дополнительную гарантию сохранности.

— *Не потребует ли строительство ВСМ расселения людей из-за постоянного шума от проходящих поездов?*

— Движение планируется только в дневное время. Ночью будут производиться осмотры, ремонты пути и техники. Опыт стран, эксплуатирующих ВСМ, показал, что в этом случае можно гарантировать полную безопасность перевозок. При прохождении населенных пунктов и ценных природных зон станут применяться самые современные шумоподавляющие средства. Весь путь ВСМ — бесстыковой, между рельсами и шпалами предусмотрены резиновые прокладки. Вводы в крупные города, например в Москву и Санкт-Петербург, позволят снизить шум на 9–12 дБ.

— *Одни гигантские проекты порождают другие. Для снабжения электроэнергией ВСМ необходимо построить Крестецкую ГРЭС?*

— Магистраль длиной 650 км в российских масштабах вряд ли можно назвать гигантским проектом. До Октябрьской революции в России строилось до 5 тыс. железных дорог ежегодно. В общей протя-

женности сети дорог доля ВСМ составит около 0,1%. Строительство Крестецкой ГРЭС планировалось не для ВСМ, а для улучшения энергоснабжения прилегающего региона, в том числе и снабжения теплом, а значит, сохранения лесов. Специально для ВСМ ГРЭС в Крестцах не нужна¹.

Также целесообразно еще раз обозначить точку зрения по затронутым вопросам инициатора и одного из наиболее преданных бойцов за дело ВСМ Анатолия Зайцева. В частности, в разгар страстей он отмечал: «История повторяется. Когда строилась линия Москва–Петербург, тоже многие высказывались против. Но прогресс остановить нельзя. Я, признаться, затрудняюсь понять логику противников стройки. Это же не химический завод, ни АЭС, а экологически чистая электрифицированная линия. Чище не придумаешь! <...> Некоторые сторонники лозунга “Назад, к природе” заявляют, что им и не нужно никакое развитие. Им нужно только, чтобы птички пели да лоси ходили. Ну так хорошо. Сиди себе в лесу и не подходи к этой дороге! Это же всего лишь ниточка в наших бескрайних просторах. <...> Не исключено, что тему экологии кое-кто хочет поэксплуатировать для того, чтобы подкормиться. Вопрос ставят подчас так: вы дайте нам деньги и время на исследование этой проблемы. Позиция понятна, только при чем тут высокие слова и прямо-таки душераздирающие призывы спасать Россию? Эти люди как раз бесконечно далеки от государственного подхода. <...> Высказывают мнение, что стройка несвоевременна. Это все очень относительно. Когда в Москве и Ленинграде строилось метро, еще шла война, и положение назвать благополучным было бы кощунством. Но что бы мы сейчас делали без метрополитена? Во время войны были построены тысячи километров железных дорог. Что же, тогда положение было лучше? <...> Я призываю все стороны не к возведению никому не нужных баррикад, а к деловому, конструктивному сотрудничеству»².

Также Зайцев констатировал: «Против строительства ВСМ выступают профессора, добравшиеся до депутатских мест и в преддверии выборов жаждущие продемонстрировать свой пыл. Боюсь, что повторяется история, которая уже имела место в случае со строительством дамбы — защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений. Сейчас те, кто тогда так рьяно настаивал на прекращении этого строи-

тельства, ходят и просят денег на его продолжение. Я уверен, что альтернативы ВСМ нет»¹.

Наряду с этим очень интересно выслушать точку зрения такого авторитетного специалиста-транспортника и государственного деятеля как Нигматжан Исингарин. Вот что он написал автору в начале 2009 г.: «Что касается экологической экспертизы 1995 года и позиции последующих противников ВСМ на этой почве, то я к их возражениям отношусь крайне отрицательно. У нас до сих пор сохраняется советский принцип — “не пущать”. Милиция нас не охраняет, а задерживает, пожарники не формируют противопожарную грамотность или состояние объекта, а просто штрафуют, экологи у нас не для решения проблем, а для запретов и т. д. Мы все остаемся на уровне понимания, что легче запретить, чем найти решение. Экологам нужно было вместе с железнодорожниками разобраться и найти те решения, которые бы давали возможность согласовать трассу высокоскоростной магистрали. Ну скажите, проложить магистраль во Франции с ее природой, с ее заповедными зонами легче, чем в этой России? Почему в Европе могут все сделать и не навредить природе, а в России не могут? Нет, я к этим экологическим возражениям отношусь как к примитивным бюрократическим запретам.

Могу привести несколько примеров из моей поездки во Францию. Из Парижа в Лион мне и переводчику разрешили проехать в кабине локомотива. Скорость 270 км/час. Прекрасный путь без каких-либо толчков, колебаний, сок в стакане на столе не только не выплескивается — не шелохнется. Представитель железной дороги рассказывает обо всех параметрах этой высокоскоростной магистрали, я задаю вопросы. Он говорит: “Мы оградил всю магистраль от Парижа до Лиона”. Где-то в 100 км от Парижа я посмотрел в обе стороны, но никакого ограждения не увидел. Говорю: “Извините, я не вижу ограждения”. — “Вот же, посмотрите, мы оградил дорогу с обеих сторон”. Я опять вглядываюсь и опять ничего не вижу. Он буквально пальцем тычет: “Вот, видите столбики высотой 70–80 см от поверхности земли?” — “Вижу”. — “А вы видите, провода натянуты?” Я говорю: “Это Вы считаете, что высокоскоростную магистраль оградил?” Он говорит: “Да, а что нужно делать?” Я объясняю: “Ну, у нас линия Москва–Ленинград не высокоскоростная, поезда идут со скоростью 140 км в час, и то ограждено огромными трехметровыми

¹ Нужна ли России ВСМ? // Локомотив. 1998. № 3.

² Октябрьская магистраль. 1994. 22 июля.

¹ Октябрьская магистраль. 1995. 22 марта.

железобетонными заборами. Он удивился: «А зачем такое железобетонное ограждение?» Я говорю: «Чтобы люди не ходили». Он продолжает удивляться: «А зачем людям ходить? Это же железная дорога, что им здесь делать?» Пришлось объяснить, что у нас вместо того, чтобы обойти 500 м, сделают громадную дыру в заборе и будут идти на путь. Француз все-таки не понял: «Такого у нас не бывает и не может быть». Таким образом, у нас подход к этим высокоскоростным магистралям, начиная от простого человеческого восприятия, кончая всякими экспертизами, совершенно иной, чем на Западе. Там понимают, что это высокоскоростная магистраль, она крайне нужна для государства, населения, общества и согласованно решают все проблемы. Не только экологи, весь народ понимает, что ВСМ должна функционировать, и никто помех ей не создает. А у нас же совершенно иной ментальный подход. Скоростная магистраль? Ну и что, что она нужна? Можно экспертизой забраковать, можно другие препоны устроить. Мы не умеем в государственном масштабе согласованно решать проблемы — причем мы все, вышедшие из Советского Союза, хотя и живущие сегодня в новых независимых государствах. Высокоскоростная магистраль должна начинаться в России. Хорошо, что этим сейчас занимаются, и я только желаю успеха этому проекту».

7

Как же все-таки объясняли сами инициаторы ВСМ столь трудно сопоставимое со здравым смыслом противодействие части общества проекту строительства новой высокоскоростной дороги? В этом отношении весьма интересна одна из статей директора по международным связям и социальной экологии РАО ВСМ Игоря Киселева, специально посвященная данной тематике. Вот несколько основных тезисов из нее. Прежде всего, он обращает внимание на то, что транспортная сфера деятельности людей по своим многообразным экологическим последствиям потенциально является одной из самых опасных. Транспорт — это один из крупнейших потребителей энергетических ресурсов, источников загрязняющих веществ и шумов, субъектов отчуждения территорий. Кроме того, транспорт оказывает специфическое социально-психологическое воздействие, проистекающее из его технологических и экономических особенностей. В частности, поскольку транспортную продукцию нельзя потреблять впрок, для обеспечения пиковых

потребностей необходимо создавать резервы провозной способности, которые иногда многократно превышают средние показатели. «В силу этого транспортной инфраструктуре всегда необходимы большие площади землеотвода, большие энергетические мощности, чем это нужно для оптимального режима, что, особенно в современных условиях, создает серьезные проблемы, в том числе и экологического плана», — отмечал Киселев.

Также, по его констатации, транспортные объекты, как правило, имеют большой период строительства, длительный инвестиционный цикл. В результате оказываются замороженными крупные общественные средства, а население, особенно вдоль линейных транспортных сооружений, терпит вполне ощутимые неудобства, в то время как отдача от объекта, общественно-полезный эффект еще впереди. «Это очень часто порождает вокруг транспортных проектов особую ауру общественного неприятия, которая, особенно в последние десятилетия, часто ассоциируется у людей именно с негативными экологическими последствиями», — заключал Киселев.

Еще одной важной особенностью транспортных систем, по его мнению, является то обстоятельство, что данные объекты (магистрали, тоннели, мосты и т. д.) могут быть сооружены сразу только в расчете на полную проектную мощность, что приводит к необходимости занять дополнительные большие земельные площади и использовать крупные суммы денег, хотя в первые годы эксплуатации объект и не будет иметь полной загрузки. В связи с этим Киселев утверждал: «Это, естественно, вызывает негативную реакцию в обществе и в 70–80-е годы, как правило, стало приобретать экологическую окраску».

При этом он замечал, что внедрение новых транспортных средств в последние два века осуществлялось в основном в атмосфере социально-психологического неприятия со стороны населения и влиятельных политических и деловых кругов. Даже в просвещенной Англии в свое время подвергался обструкции в парламенте и прессе Джордж Стефенсон, а спустя много лет не было недостатка в протестах против сооружения тоннеля под Ла-Маншем. Более того, все крупные технические нововведения встречали в обществе если не сопротивление, то по крайней мере недоверие — паровой двигатель, железная дорога, телеграф, телефон, радио, автомобиль, самолет и т. д. «Причины негативного отношения к новинкам разнообразны. От известного явления “психологического барьера” к новизне до противодействия, связанного с тем, что

новинки затрагивают экономические или политические интересы отдельных людей, группировок, социальных слоев и т. д.», — считает Киселев.

Наряду с этим, согласно его точке зрения, создание транспортных объектов и сооружений осуществляется всегда более публично, масштабно, затрагивает интересы большого количества людей. В силу этого, особенно при внедрении новых, пионерных транспортных проектов, массовое общественное сознание оказывается к ним не подготовленным, что вызывает его протесты. Киселев приводит пример строительства первых железных дорог в России в XIX веке, когда в общественном сознании существовало понятие о реальном «временном» расстоянии между двумя столицами от недели до десяти дней и главным вопросом по поводу проекта железной дороги было совсем не «как вы собираетесь это делать?», а «зачем?», «да кто поедет-то?», «кому нужна такая немыслимая скорость?», «кто будет платить эти бешеные деньги за билет?» и т. д. То есть мнение недалекого обывателя может быть очень опасным для решения судьбы транспортных проектов. Но сопротивлялись не только низы. Как напоминает Киселев, не принимали идею нового вида транспорта главноуправляющий путями сообщения (то есть министр) граф Карл Толь, министр финансов граф Георг Канкрин и другие крупные фигуры российского государственного аппарата тех времен.

В связи с этим Киселев сделал следующие практические выводы. «Во-первых, необходимость социально-психологического обеспечения любого крупного транспортного проекта, важность разъяснительных компаний и образовательных программ для населения. Во-вторых, к сожалению, вывод о том, что даже при самых тщательно разработанных программах работы с населением его значительная, если не большая часть, как правило, не изменяет своего негативного отношения к предполагаемой качественно новой транспортной услуге до того, как большая часть людей не воспользуется ею».

Какие же особенности при этом существовали в постсоветской России, непосредственно влияя на проект ВСМ Санкт-Петербург–Москва? С одной стороны, факт плачевного состояния транспортной системы, никак не удовлетворяющей мировым стандартам. Но с другой, в условиях отказа от авторитарных методов управления страной — обостренный интерес к экологическим проблемам. «Парадокс заключается в том, что сегодня реализация многих транспортных проектов, особенно свя-

занных с сооружением новых и расширением существующих транспортных коммуникаций, встречает ожесточенное сопротивление со стороны многих экологических движений, стоящих на экстремистских позициях «охраны дикой природы». В частности, Киселев привел пример того, как в 1990–1992 гг. в Санкт-Петербурге развернулась борьба вокруг строительства нового автовокзала, для которого было выбрано просто идеальное с позиций и градостроительства, и экологии место в южной части города, на пустыре рядом со станцией метро. Однако именно зеленый экстремизм помешал воплощению проекта и в результате автобусы приходили в центр города на старый вокзал, создавая массу проблем.

Также Киселев констатировал, что в обстановке быстрых общественных коренных перемен и политической нестабильности в России в первой половине 1990-х годов появилось немало законов, в том числе природоохранных, подготовленных в спешке, под влиянием момента, без учета хозяйственных, экономических и стратегических интересов государства и населения. К таковым относятся и законы «Об особо охраняемых территориях» и «О государственной экологической экспертизе».

Результат, согласно выводам Киселева, таков: «Густота дорожно-транспортной сети России примерно в 7–10 раз меньше, чем в странах Западной Европы, состояние дорог — и автомобильных, и железных — требует реконструкции и многократного расширения. Необходимо было бы, к примеру, между Санкт-Петербургом и Москвой соорудить еще не менее 3–4 магистральных шоссе и не менее 3 железнодорожных линий, чтобы только приблизиться к показателям развитых стран. Однако «защитники дикой природы», исходя из тезиса о необходимости сохранить в нетронутом виде обширные территории России, противодействуют строительству новых дорог, то есть фактически защищают ее ценой благополучия своего народа, превращая страну в поставщика биоресурсов, кислорода и т. п. для остальной планеты».

Говоря непосредственно о полемике вокруг ВСМ Санкт-Петербург–Москва, Киселев, в частности, заключает: «В угоду амбициям отдельных политических деятелей и организаций были рождены, а затем тиражированы СМИ мифы об угрозе со стороны ВСМ «великому водоразделу», опасности обмеления великих рек Европы и глобальных климатических изменений. Характерным примером антинаучной критики проекта ВСМ стало организованное рядом депутатов обсуждение проекта в комите-

те по экологии Государственной думы в декабре 1994 г., где не было выдвинуто и обосновано ни одного существенного научного аргумента против ВСМ, но было высказано много эмоционально окрашенных предположений о последствиях осуществления проекта»¹.

В другой статье Игоря Киселева, написанной в соавторстве с профессором кафедры философии ПГУПС Виктором Ильиным, содержались следующие любопытные идеи. На протяжении многих столетий в России то затухала, то обострялась идейная борьба между «традиционалистами» и «западниками», охватывая все сферы общества, в том числе и транспортную политику. «Для российского менталитета, может быть в большей степени, чем в некоторых других странах, характерно упорное неприятие частью населения нового даже тогда, когда оно доказало свою эффективность, способствуя развитию общества», — констатировали Ильин и Киселев, приводя соответствующие примеры. Также они отмечали: «Идейная борьба вокруг ВСМ связана и с представлениями о перспективах социально-экономического развития России в ближайшем будущем. Те, кто ориентируется на “низкую” гипотезу развития (с продолжающейся инфляцией, стагнацией экономики и т. д.), смыкаясь с “традиционалистами”, исповедуют тезис “не до жиру, быть бы живу”. Какие уж там ВСМ, нам бы хоть существующие железнодорожные магистрали сохранить в действующем состоянии. Естественно, сторонники “высокой” гипотезы развития, исходящие из перспективы оживления экономики, подъема уровня жизни населения и т. д., убеждены в необходимости строительства ВСМ».

При этом авторы статьи отмечали, что особую активность проявляют «экологические популисты», которые делают свою карьеру на борьбе с ВСМ. «Нужно отдавать себе отчет в том, что разработать технику, никак не воздействующую на природную среду и жизнь человека, невозможно. И задача здесь — найти баланс, сводящий к минимуму отрицательные свойства при максимуме положительных. <...> Человек неизбежно так или иначе изменяет географическую среду, в которой живет. Любопытно, что раздаются голоса против развития массового туризма, появления новых зон отдыха, поскольку это создает дополнительную антропогенную нагрузку на территорию. Видимо, для удовлетворения оппонентов следовало бы вообще запретить людям отдыхать на природе, а еще

лучше, чтобы вообще на территории не была и следа присутствия людей. Вместо создания цивилизованной инфраструктуры отдыха людей — ни людей, ни этих инфраструктур!»¹ — заключали Ильин и Киселев.

8

Достаточно ли были прилагаемые усилия РАО ВСМ для того, чтобы вести постоянную и эффективную борьбу за привлечение общественного мнения на свою сторону? Следует признать, что явно недостаточно. По всей видимости, на пиаровскую или, как в советские годы говорили, агитационно-пропагандистскую деятельность РАО ВСМ, особенно в начальный период, существенное влияние оказывал фактор прежней принадлежности части руководства компании к военно-промышленному комплексу. Существовавшая там всегда атмосфера чекистской секретности приучала сотрудников с молодости к сугубо закрытому образу работы и жизни вообще, настраивала на отрицательное отношение к контактам с прессой, воспитывала равнодушие к общественному мнению. Разумеется, годы перестройки многое изменили в условиях, но не всегда в привычках и взглядах.

Указ Президента о ВСМ вышел 13 сентября 1991 г., РАО ВСМ было зарегистрировано 25 декабря 1991 г., а к весне 1992 г. реально обрело кадры, офис и т. д. Однако после этого практически целый год еще понадобился для того, чтобы осознать необходимость ведения активной пропагандистской работы. Вот что писал по поводу организации первого круглого стола, проведенного в Твери в 1993 г. с участием Большакова и Зайцева, петербургский корреспондент «Гудка» Алексей Щучкин, сочувствовавший строительству магистрали: «Дискуссия продолжалась более 3 часов, однако о каких-либо конкретных результатах говорить преждевременно. В немалой степени это можно объяснить отсутствием опыта подобных встреч у представителей РАО ВСМ. Так, накануне встречи в СМИ области не было помещено ни одного материала, освещающего проект ВСМ. Первичная информация о нем не была доведена не только до широкого круга населения, но даже главы районных администраций не владели никакими предварительными материалами. <...> Поэтому представителям РАО ВСМ пришлось отвечать на ряд вопро-

¹ Киселев И. ВСМ — экологически чистый транспорт // Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск.

¹ Ильин В., Киселев И. Социально-экономические аспекты становления и развития ВСМ в России // Инженер путей сообщения. 1996. Специальный выпуск.

сов тверичан, которые можно было снять накануне встречи. <...> Широкие круги общественности не знакомы ни с подробностями предлагаемого строительства ВСМ, ни с идеями, которые возникают вокруг нее. Нужна активная разъяснительная работа в СМИ на областном, а может быть даже и на районном уровне. Без этого дело не пойдет. <...> Итоги встречи показали, что к подобным обсуждениям надо готовить не только более полное обоснование проекта, но и общественное мнение»¹.

А ведь объективная потребность в самом безотлагательном налаживании работы мощного пропагандистского аппарата существовала с самого начала. Так, например, еще в январе 1992 г. в «Гудке» было опубликовано письмо главного инженера дистанции пути в Петрозаводске, к. т. н. В. Бельтюкова, который жаловался на недостаток информации по ВСМ. В частности, он писал: «Я уверен, что строительство необходимо. Если не будем прокладывать высокоскоростные линии, то железные дороги захлебнутся. <...> К сожалению, создание проекта новой магистрали проходит незаметно для общественности. И это особенно обидно — в планы не посвящают тех, кто станет на этой дороге работать. <...> Надо создать независимую от старых железных дорог систему высокоскоростного движения. Но прежде всего хотелось бы узнать из первых рук подробности всех вариантов проекта для конструктивного их обсуждения»².

Что любопытно, в МПС изначально при разработке этого проекта очень хорошо понимали силу печатного слова. Как уже говорилось, еще Фадеев, будучи сторонником проекта в 1990 г. целенаправленно призвал на Второй конференции в Санкт-Петербурге активно использовать прессу, насыщать общественность объективной информацией о готовящемся строительстве, его финансировании, коммерческом, социальном и природоохранном значении для жителей России, вести «широкое, открытое и честное обсуждение вопросов, связанных с сооружением высокоскоростной магистрали»³.

Также и заместитель министра Александр Кондратенко во время Конференции по скоростному движению в январе 1993 г. в ПГУПСе, когда ему был задан одним из газетчиков вопрос, насколько реален

¹ Гудок. 1993. 16 апреля.

² Гудок. 1992. 25 января.

³ Фадеев Г. Перспективы скоростного транспорта в СССР // Железнодорожный транспорт. 1991. № 3.

проект ВСМ, сказал: «Так вы, журналисты, и помогите нам реализовать эту идею: рассказывайте о ней, отмечайте проблемы, трудности»¹.

После парламентских слушаний, прошедших в декабре 1994 г., Анатолий Зайцев вынужден был признать: «В Госдуме явно проявилось незнание большинством депутатов самых различных аспектов проекта ВСМ. И это отчасти наше упущение. <...> У нас есть конкретный поэтапно расписанный план работы, и он будет выполняться, хотя вокруг проекта разгорается политическая игра. Но думаю все же, что меры разъяснительного характера привлекут на нашу сторону многих»².

Но в 1998 г. сразу после Указа № 756 «О признании утратившими силу некоторых указов Президента РФ» обозреватель газеты «Октябрьская магистраль» Татьяна Куценина, комментируя ситуацию, в частности, писала: «Судя по всему, РАО ВСМ полно решимости продолжать свой нелегкий путь по созданию высокоскоростной дороги. А если это так — и это еще раз показал вчерашний газетный скандал — то без грамотной маркетинговой проработки, широкой рекламной и разъяснительной кампании, другими словами, без завоевания сердец самой широкой публики этой цели достичь будет исключительно трудно»³. То есть журналист, согласно своим наблюдениям, исходил из того, что такого подхода до последнего времени особо не замечалось.

Разумеется, ни в коем случае нельзя сказать, что в РАО ВСМ игнорировали или совсем не понимали необходимости работы с прессой и общественностью. С 1993 г. стали проводиться круглые столы и пресс-конференции, организацией которых занималась возглавляемая Игорем Киселевым дирекция международных связей и социальной экологии, взявшая на себя и функции Центра по связям с общественностью. С 1994 г. к этой работе была подключена образованная в октябре 1993 г. пресс-служба Октябрьской железной дороги, а с 1996 г. в РАО ВСМ стал работать собственный пресс-секретарь Николай Пешков.

Пресс-служба ОЖД включила направление ВСМ в орбиту своей общей работы, и все существенные события или мероприятия в жизни проекта освещались тем пулом петербургских журналистов, который в те времена был сформирован и активно участвовал в освещении деятельности Октябрьской дороги. Это были специальные пресс-конфе-

¹ Октябрьская магистраль. 1993. 15 января.

² Гудок. 1995. 19 января.

³ Октябрьская магистраль. 1998. 3 июля.

ренции с участием руководства ОЖД и РАО ВСМ, выезды на предприятия по различным производственным поводам, особенно связанным с созданием поезда «Сокол» (ЦКБ «Рубин», «Завод Трансмаш» и др.), приглашения на научно-технические конференции и др. Пресс-служба также периодически занималась рассылкой в различные СМИ подготовленных в РАО ВСМ или самостоятельно информационных материалов, статей, интервью в связи с теми или иными событиями, нормативными решениями и т. д.

Центр по связям с общественностью РАО ВСМ также периодически подготавливал и печатал весьма глубокие и насыщенные материалы, например, издав в 1996 г. к пятилетию РАО ВСМ специальный выпуск журнала «Инженер путей сообщения», содержащий большое количество статей о проекте, написанных преимущественно учеными ПГУПС и руководителями РАО ВСМ. В 1998 г. были выпущены три буклета, посвященных поезду «Сокол», ТКЦ и самой магистрали. Также было опубликовано значительное количество статей и интервью в различных журналах и газетах, на многие из которых в этой книге делались ссылки. При этом надо резюмировать, что у РАО ВСМ были и очевидные успехи на поприще газетных войн. Например, как признавал сам Яблоков, в период проведения экологической экспертизы сторонники ВСМ явно переиграли противников, причем просто вчистую.

Также следует сказать о том, что все опубликованные в основных петербургских и московских СМИ статьи про ВСМ попадали в ежедневный дайджест материалов «Пресса об ОЖД», подготавливаемый для командного состава дороги, то есть шел постоянный мониторинг того, что пишется про проект, и при необходимости осуществлялось реагирование на это¹. Особенно активно вся эта работа со СМИ проводилась в 1995–2000 гг. Однако надо признать, что в ее орбиту входили действительно, как упоминал Зайцев, в основном петербургские СМИ и местные вклады центральные издания. То есть Москва в зону действия пиаров-

¹ В связи с этим уместно вспомнить один забавный аспект. У начальника ОЖД А.А. Зайцева был советник по ВСМ А.Н. Нестеренко, человек пенсионного возраста, бывший главный инженер дороги. Поскольку дайджест «Пресса об ОЖД» ежедневно вывешивался в управлении для всеобщего обозрения, он постоянно приходил, срывал оттуда материалы про ВСМ и уносил их к себе. Никакими силами невозможно было уговорить его этого не делать, а брать сколько угодно копий буквально в двух шагах от стенда, в пресс-службе. Так Анатолий Павлович снижал эффект внутреннего пиара ВСМ.

ской работы почти не попадала. Также и до регулярных контактов с новгородскими и тверскими газетами или ТВ руки у пресс-службы ОЖД и Центра общественных связей РАО ВСМ, как правило, не доходили.

В целом же, как можно заключить уже с позиций сегодняшнего времени, данную информационную работу для проекта такого уровня и значения признать достаточной никак нельзя. На самом деле, здесь требовалось не просто кого-то о чем-то информировать или как-то на что-то реагировать. Проекты такого рода должны иметь мощное пиар-сопровождение, построенное на прочной бизнес-основе с использованием для этого самых разнообразных инструментов. С этой целью в смете проекта должны быть, безусловно, предусмотрены соответствующие деньги (по западному опыту, порядка нескольких процентов от общей стоимости стройки) и другие ресурсы, а работу необходимо выполнять профессиональным пиар-компаниям. Этого у РАО ВСМ никогда не было.

Также и экологическое сопровождение проекта должны осуществлять профессиональные профильные фирмы, цель которых — не просто препираться с некими воинствующими бездельниками с плакатами, а проводить проект через все тернии законодательства, используя тоже соответствующий инструментарий — от корректировок проекта до судебных разбирательств. С любым экстремизмом, в том числе и экологическим, который имеет те же самые популистские корни, что и политический, бороться нужно серьезно и профессионально. Иначе такие проекты просто не осилить¹.

При этом интересно заметить, что если в последние годы экологический экстремизм все-таки стал несколько спадать, то и строители железнодорожных линий тоже многому научились и сделали коррективы в своих методах работы. В 2008 г. автор спросил у генерального директора Ленгипротранса Владимира Чернакова: «Проект ВСМ Санкт-Петербург–Москва крайне трудно проходил экологическую экспертизу, и экологи очень много испортили крови проектировщикам. Как обстоит дело с этим на Ямале, где вы сегодня строите железную дорогу?» Вот что он ответил: «Лет пять тому назад я приехал в Финляндию на строительство участка железной дороги. Финны — ребята основательные, у них

¹ Об этом, в частности, говорилось на Северном транспортном форуме, организованном Ленгипротрансом в сентябре 2008 г. в Салехарде. См.: Гурьев А. Ямал. Северный транспортный форум: старт удался! // РЖД-Партнер. 2008. № 18.

есть график, сроки, и вдруг они говорят: мы сдвигаем на два года график работ. Что, почему? Выяснилось — из-за лягушек, популяция которых вдруг оказалась на спроектированной трассе. Экологи вышли и сказали: если вы со своего пути их не уберете, то мы не дадим строить дорогу. Знаете, что меня больше всего в этой истории поразило? Спокойное, нормальное отношение прораба. Он говорит: конечно, все это совсем не кстати, но ведь и лягушкам же тоже жить надо. В результате они собрали всех этих земноводных, перевезли их в другое место и пошли строить дальше. Это не юмор! Вот Вы сказали: экологи попортили проектировщикам кровь. Нет, неправильная постановка вопроса. А может, это проектанты попортили кровь всем остальным? Поэтому сегодня мы уже на самой ранней стадии работы выслушиваем те или иные требования и начинаем предлагать соответствующие решения. Да, стройка получается несколько дороже, но иного пути просто нет. Не думать об экологии — это же безумие. И сегодня мы на Ямале очень серьезно сидим с этим проектом и вовсе не нервничаем, когда нам говорят: надо сделать пропускные сооружения для оленя. Мы понимаем. А ведь начиналось все тоже со сплошного недоверия. Помню, приехали мы, а нас встречают озлобленные люди с какими-то вилами, дескать, убирайтесь прочь, не дадим портить нашу тундру! Шум, гам! А сегодня мы сидим за столом переговоров. То есть мы уже на уровне ментальности вполне осознаем, что означает перегородить пути перемещения оленей. Это очень серьезные последствия! Надо четко понимать: мы пришли в чужой край, который от нашего вторжения в перспективе может просто погибнуть. А может расцвести. Я выступаю за второй вариант».

Кто бы спорил!

Глава XII

20 лет спустя

Как бывает обычно, лучшими казались те меры, время для которых было безвозвратно упущено.

Тацит, римский историк

Планы — ничто, планирование — все.

Хельмут фон Мольтке, германский фельдмаршал

Если дверь в залу открыта,
избегайте черного хода

Генрик Ибсен, норвежский драматург

1

По мере того, как ОАО РЖД во второй половине 2005 года освобождалось от иллюзий по поводу превращения главного хода Октябрьской дороги в высокоскоростной полигон и втягивалось в проект ВСМ, все сильнее становилась потребность организационной реформы в этом деле. РАО ВСМ располагало проектной документацией и, главное, правом на оформление земли под будущую трассу. Однако ОАО РЖД настаивало на создании новой, полностью подконтрольной ему управляющей компании по реализации проекта ВСМ.

4 апреля 2006 года состоялось совещание, где был обсужден со всеми причастными вопрос о создании при участии ОАО РЖД, РАО ВСМ и ЗАО «Трансмашхолдинг» компании для разработки инженерного проекта магистрали. Как учредители поделят доли в новой компании, было еще неясно. После совещания представители РАО ВСМ сообщили, что с учетом земельного вопроса рассчитывают примерно на 5%. При этом министр транспорта Игорь Левитин, комментируя данную ситуацию, заявил: «Для нас было принципиально участие РАО ВСМ в этом проекте, и ОАО РЖД с нами согласилось. Если вновь заняться землеотводом, можно потерять годы»¹. Предполагалось, что новая компания будет создана на базе ОАО «ПФГ Росвагонмаш». Было решено к 20 апреля

¹ Коммерсант. 2006. 5 апреля.

внести концепцию проекта на утверждение Экспертного совета при Минтрансе.

4 июля 2006 года Совет директоров ОАО РЖД одобрил создание дочернего акционерного общества «Скоростные магистрали», которое было призвано стать, как говорилось в информационных материалах, «функциональным инструментарием компании в реализации инвестиционного проекта Высокоскоростной магистрали Москва–Санкт-Петербург». Учредителями новой компании выступили ОАО РЖД (75% плюс 1 акция) и ЗАО «Трансмашхолдинг» (25% минус 1 акция). Уставный капитал компании составил 1 млн руб. Также было объявлено, что ОАО РЖД приступило к процедурам, связанным с подачей заявки в Инвестиционный фонд РФ на выделение средств государственной поддержки на строительство дороги. Любопытно обратить внимание на одну символическую особенность. Если изначально с конца 1980-х годов проект обозначался как «Санкт-Петербург–Москва» и центр его реализации находился с 1991 г. в Питере, то отныне конечные станции поменялись местами. Это означало, что теперь руководство данной программой переходит в Москву со всеми вытекающими последствиями.

Сразу после заседания Владимир Якунин так прокомментировал принятое решение: «На созданную компанию возложены функции проектного офиса. В частности, “Скоростные магистрали” должны изучить вопросы, связанные с состоянием дел по землеотводу в формате прорабатываемого проекта. Эта работа будет проводиться в виде консультаций с РАО ВСМ. Нам необходимо детально разобраться в его реальных активах и пассивах, изучить проектную документацию, консолидировать накопленные результаты»¹. Якунин также сообщил, что, занявшись высокоскоростным проектом, компания открывает новый вид бизнеса. «Он весьма перспективный, грамотно построить его — исторически важная задача для компании. Все работы будут проводиться быстро, потому что ОАО РЖД не может плестись в хвосте технического прогресса, компания должна овладевать новыми технологиями», — констатировал Владимир Якунин².

Разумеется, присутствовавших журналистов прежде всего заинтересовал факт отсутствия в составе учредителей «Скоростных магист-

ралей» РАО ВСМ. Ведь, как напоминал в своем материале на следующий день «Коммерсант», еще в апреле Игорь Левитин заявлял, что участие РАО «принципиально», так как на балансе компании находится земля под строительство магистрали. На это Якунин ответил, что у РАО ВСМ имеется на сегодня долг перед бюджетом в размере 1,1 млрд руб., дав понять, что брать его на себя ОАО РЖД в том или ином виде пока не хочет. «Мы государственные деньги неизвестно куда не тратили. Решение о включении РАО ВСМ в состав учредителей “Скоростных магистралей” рассматривается, но сначала нужно понять, что вообще находится в руках этого РАО». Кроме того, как сообщили журналистам в ОАО РЖД, «на самом деле есть только 37% необходимой земли, а остальные участки не оформлены должным образом или же права на них оспариваются». «Коммерсант» в тот же день обратился в РАО ВСМ за комментариями, и там ответили, что продолжают настаивать на необходимости своего участия в проекте. «Документация на землю, отведенную под строительство, оформлена именно на РАО, она и является основным капиталом компании. Если в структуре РЖД кто-то решил вычеркнуть нас, то может случиться непоправимое — РАО ВСМ будет ликвидировано как юридическое лицо. Правопреемником окажется Росимущество, и землю могут выставить на продажу или отдать под другие цели», — сообщил источник в компании¹.

Генеральным директором ОАО «Скоростные магистрали» был назначен Сергей Хронопуло, который неожиданно повел работу своей компании в столь закрытом для прессы и общественности режиме, что деятельность РАО ВСМ в свое время выглядела по сравнению с этим просто верхом гласности и публичности.

2

Между тем, как уже говорилось, в мае 2006 г. ОАО РЖД и «Сименс» в ходе форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи подписали договор о поставке 8 высокоскоростных электропоездов Velaro RUS общей стоимостью 276 млн евро. Позже, в апреле 2007 г. было заключено соглашение о техническом обслуживании поездов в течение 30 лет на сумму 354 млн евро. Поезд, впоследствии получивший русское имя «Сапсан», предназначался прежде всего для действующей линии Санкт-

¹ Пресс-релиз ОАО РЖД. 2006. 4 июля.

² Гудок. 2006. 6 июля.

¹ Коммерсант. 2006. 5 июля.

Петербург–Москва. Планировалось, что он будет развивать здесь на отдельных участках скорость до 250 км в час и проходить все расстояние после соответствующей готовности инфраструктуры за 3 час. 45 мин. Двухсистемный вариант поезда планировался для линии Москва–Нижний Новгород¹. (Напомним, первый «Сапсан» прибыл в Россию и приступил к испытаниям в конце 2008 г.) 13 июня 2006 г. в рамках проходившего в Санкт-Петербурге X Международного экономического форума Игорь Левитин, Владимир Якунин, президент группы «Транспортная техника» «Siemens AG» Ханс Шаберт и председатель правления АО «Немецкие железные дороги» Хартмут Медорн подписали Меморандум о сотрудничестве. Участники выразили намерение скоординировать усилия в области создания и развития инфраструктуры и технических средств для высокоскоростных магистралей.

А 19 июля в Москве прошел круглый стол «Опыт немецких компаний и промышленности в области реализации проектов высокоскоростного железнодорожного сообщения», в котором «Сименс» провел презентацию своих проектов и подтвердил интерес к участию в создании ВСМ Москва–Санкт-Петербург. В мероприятии участвовал Игорь Левитин, который в своем выступлении заявил: «В России начинается реализация проектов на основе государственно-частного партнерства. Одним из направлений этой работы является организация высокоскоростного железнодорожного движения. Сегодня происходит формирование принципиально нового для России вида транспорта — ВСМ Москва–Санкт-Петербург. Для нашей страны такая магистраль является необходимостью, так как она не только меняет географию расселения людей, но и способствует формированию объектов экономического роста». По мнению министра, ГЧП в России должно развиваться с использованием

¹ Также для линии Санкт-Петербург–Хельсинки компании «Alstom» были заказаны поезда типа «Pendolino». В ноябре 2006 года в Хельсинки президент ОАО РЖД Владимир Якунин и председатель совета директоров «VR Group Ltd» Хенри Куйтунен подписали договор о создании совместного предприятия «Karelian Trains Ltd.» 5 сентября 2007 года в Хельсинки состоялось подписание соглашения между «Karelian Trains Ltd» и «Alstom» на поставку 4 высокоскоростных электропоездов «New Pendolino» на сумму 120 млн евро. Дополнительно контракт предусматривал возможность поставки в будущем еще двух поездов. Начало поставки запланировано в конце 2009 г. Поезда будут курсировать на высокоскоростном участке протяженностью 450 км между Санкт-Петербургом и Хельсинки и преодолевать его за 3 часа с максимальной скоростью около 220 км/ч (Гудок. 2007. 3 декабря).

передового опыта зарубежных стран, как с точки зрения техники и технологии, так и систем финансирования и управления.

Левитин также отметил, что строительство ВСМ не только обеспечит перенос пассажирского движения с существующей железнодорожной линии Москва–Санкт-Петербург и тем самым ее последующее освобождение под грузовое движение, но и позволит говорить о реальной интеграции России в Европейскую сеть высокоскоростных железнодорожных магистралей. С учетом того, что время следования поездов по ней, а также цена пассажирского билета будут вполне сопоставимы с авиaperелетом из столицы в Санкт-Петербург, министр транспорта даже выразил некоторые опасения, что появление такой линии может нанести удар по конкурентоспособности авиатранспорта в перевозках по этому направлению.

Также Левитин сообщил: «В этом году будет подготовлена соответствующая документация, и в 2007-м мы планируем провести конкурс по выбору инвесторов и технологических партнеров строительства ВСМ». По его словам, кроме «Сименса» свои предложения уже направили французская «Alstom» и канадская «Bombardier». Строительством инфраструктуры будут заниматься российские компании, а западные партнеры осуществят поставку поездов, систем СЦБ и другого оборудования. С российской стороны в проекте декларировалось неременное участие ОАО «Скоростные магистрали» и РАО «Высокоскоростные магистрали». Левитин констатировал, что проект при должной доработке имеет хорошие шансы получить средства из Инвестиционного фонда РФ.

Кроме того, на том же совещании Левитин озвучил весьма заинтересовавшую журналистов новость: «В настоящий момент рассматривается возможность внесения РАО ВСМ в уставный капитал ОАО РЖД. Минфин РФ уже согласовал возможность реструктуризации долга РАО»¹. В то же время интерес этот процесс представлял уже главным образом лишь для самого РАО ВСМ. В глазах общественности с созданием ОАО «Скоростные магистрали» дело и так явно перешло в руки ОАО РЖД.

25 декабря 2006 года Совет директоров ОАО РЖД одобрил поручительство по долгам РАО ВСМ перед федеральным бюджетом, которые,

¹ Пресс-релиз Минтранса. 2006. 19 июля; РЖД-Партнер.Ру. 2006. 20 июля; РБК. 2006. 19 июля.

напомним, составляли чуть более одного миллиарда рублей. Как сообщалось, эта мера была предпринята с целью предотвратить банкротство компании. Долг предполагалось реструктурировать. Источник в РЖД сообщал, что при этом рассматриваются варианты участия РАО ВСМ в проекте, поскольку оно располагает землей под трассой в размере 2340 га¹.

В конце 2006 года генеральный директор РАО ВСМ Владимир Воронин комментировал ситуацию следующим образом. На вопрос, изменилась ли идеология работы компании после того, как в проект вступило ОАО РЖД, он ответил: «Идеология нашей работы и ее цели не претерпели изменений. Указы Президента РФ 1991–1992 годов, действующие и сейчас, явились юридическим основанием для широкого круга научно-исследовательских, конструкторских и проектных разработок по вопросам сооружения высокоскоростной магистрали. Строительство ВСМ Санкт-Петербург–Москва до сих пор рассматривается как прогрессивный этап в технической политике на железнодорожном транспорте России, имеющий общегосударственное значение, поскольку затрагивает научно-технические, экономические, экологические, социальные и другие интересы страны в целом и особенно тех субъектов Федерации, по территории которых пройдет магистраль».

На вопрос о том, как будут строиться отношения РАО ВСМ с ОАО РЖД в условиях перехода 87% принадлежащих государству акций первого ко второму, Воронин сказал: «Специалисты РАО продолжают работать над техническими требованиями к ВСМ совместно с компаниями РЖД и “Скоростные магистрали”. За нами остаются вопросы по землеустройству, землепользованию и другие, относящиеся к компетенции заказчика-застройщика проекта. Потому что права на пользование земельными участками полосы отвода земли, предоставленные Указом Президента Российской Федерации, мы передать никому юридически не можем. В настоящий момент решается вопрос о создании непосредственно инженерного проекта и поиске партнера-инвестора. <...> Мы полагаем, что финансирование разработки инженерного проекта, начиная с 2007 года, целесообразно осуществлять из средств федерального бюджета по программе “Развитие экспорта транспортных услуг в России на 2006–2010 годы”, которая была утверждена Правительством РФ в

конце 2005-го. В настоящем документе проект ВСМ числится как программное мероприятие. К сожалению, процедура поручительства со стороны ОАО РЖД по нашему долгу федеральному бюджету затянулась, поэтому в 2006 году мы как должники не смогли претендовать на бюджетные средства. В 2007-м реальное финансирование начнется, однако на разработку инженерного проекта потребуется не менее 6 млрд рублей. Понятно, что частный инвестор, как нам представляется, никогда не будет вкладывать такие огромные деньги без реальной государственной поддержки и бюджетного финансирования: на первом этапе — из средств Программы, а на этапе строительства — из средств Инвестиционного фонда России. Мы видим здесь возможный компромисс или, другими словами, ГЧП. Участниками партнерства выступают государство (средства федерального бюджета и Инвестфонда), консорциум, состоящий из заказчика-застройщика проекта — РАО ВСМ, проектной компании — ОАО СМ, материнской — ОАО РЖД, обеспечивающей финансирование первых двух, и западные партнеры, имеющие огромный опыт, например “Альстом”, “Сименс”».

По поводу реальных сроков начала строительства Воронин сказал: «Началу строительства должна предшествовать разработка инженерного проекта. В декабре 2005-го, когда я пришел в руководство РАО, мы планировали, что сможем начать работу над ним в 2006 году. Для этого необходимо минимум полтора-два года. В таком случае строительство могло бы начаться в 2008-м, но сейчас сроки сдвигаются. Год мы потратили на то, чтобы доказать право на существование как проекта, так и РАО ВСМ. Сегодня мы пришли к согласию с ОАО РЖД относительно той схемы, с которой уже начали работать»¹.

3

15 февраля 2007 года вышел Указ Президента РФ № 178 «Об ОАО «Российские железные дороги», согласно которому акции некоторых компаний, находящихся в федеральной собственности, передавались в уставный капитал ОАО РЖД. Это касалось 50% акций ОАО «АК «Железные дороги Якутии», 75% акций ОАО «ТрансКредитБанк», 100% акций ОАО «Газета «Гудок» и 87,4% акций РАО «Высокоскоростные

¹ Интерфакс. 2006. 25 декабря.

¹ Лебедев А. Проект ВСМ Санкт-Петербург–Москва подтвердил право на жизнь: Интервью с В. Ворониным // РЖД-Партнер. 2007. № 1–2.

магистралах». В марте во исполнение Указа Правительство РФ поручило Росимущество внести в качестве вклада Российской Федерации в уставный капитал ОАО РЖД акции данных компаний, и началась соответствующая процедура.

Между тем 27 июня 2007 года состоялось годовое общее собрание акционеров РАО ВСМ, на котором был избран новый председатель Наблюдательного совета. Им стал заместитель руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Алан Лушников. Состав совета был следующий: Татьяна Антипова — Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом, Владимир Воронин, Елена Довганец — заместитель начальника отдела Северо-Западного территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта, Константин Косенко — заместитель руководителя Северо-Западного территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта, Ярослав Мандрон, Виталий Михно, Сергей Тугаринов, Алексей Чумак — заместитель председателя Комитета по транспортно-транзитной политике Санкт-Петербурга.

К осени 2007 г. в транспортной среде стали достаточно активно циркулировать слухи, что Воронина всячески зажимают и выжимают. А в октябре Наблюдательный совет РАО ВСМ принял решение о досрочном прекращении полномочий генерального директора Владимира Воронина и передачи их ОАО «Скоростные магистрали». 24 декабря эта мера была утверждена на внеочередном общем собрании акционеров. Позднее генеральным директором РАО ВСМ был назначен Владимир Корсунский.

В декабре была реализована процедура передачи ОАО РЖД государственной доли в РАО ВСМ, которая состояла в проведении дополнительной эмиссии акций ОАО РЖД с оплатой их пакетом РАО ВСМ. РАО «Высокоскоростные магистрали» стало дочерним обществом ОАО «Российские железные дороги». С одной стороны, внешне это выглядело как элементарное поглощение, причем вряд ли дружественного характера. Однако с другой, по своему значению это было как раз то, чего так не хватало проекту на протяжении всего его существования — жить и работать под крылом МПС, а затем ОАО РЖД.

Автор в марте 2009 г. попросил заместителя генерального директора НИИАСа Владимира Воронина уже с высоты некоторого прошедшего времени прокомментировать свою работу в РАО ВСМ и причины отставки, и вот что он рассказал: «Напомню, что работавший до меня

Владимир Иванович Тулаев столкнулся в 1998 г. с дефолтом, который начисто подорвал этот проект. Он пытался привести дела в нормальное состояние, но, к сожалению, обязательства государства не были выполнены и наладить нормальное финансирование проекта не удалось. Остались так называемая яма в Питере и долг. Ну а потом министром путей сообщения стал Геннадий Матвеевич Фадеев, который поставил на этом проекте крест, выступив со своим намерением реконструировать действующую дорогу. Для меня, например, совершенно было ясно, что это решение неправильное, тупиковое. Если мы говорим о том, что вкладывались большие средства в старую дорогу для того, чтобы сократить время в пути на 10–15 минут, то какой в этом смысл? А чтобы кардинально переделать всю трассу под 300 км в час — это уже нужны такие затраты, которые просто неоправданны. Поэтому в середине 2005 г., после того, как и в Минтранс, и в ОАО РЖД пришли новые люди, всем было интересно вернуться к проекту высокоскоростной отдельной магистрали. Я пришел в РАО ВСМ как откомандированный Минтрансом, и мы делали все возможное, чтобы продолжить реализацию проекта. Прежде всего начали выяснять вопросы по земле — что действительно принадлежит РАО ВСМ, в каком находится состоянии. Также много труда пришлось вложить, чтобы убрать какие-то мелкие дразги с другими организациями. В частности, мы убедились в том, что практически все областные администрации относятся к проекту лояльно, а в Тверской области вообще очень заинтересованы, чтобы скорее началось строительство, поскольку новая железная дорога и автодорога очень помогли бы в решении социальных вопросов. У губернатора Зеленина были планы по созданию технопарка, и ВСМ пришлось бы тут очень кстати. Также были хорошие позиции по Новгороду, и даже по Валдайскому парку уже начались подвижки, поскольку пришло новое руководство».

Автор спросил Воронина, почему же тогда все-таки проект опять не пошел? Вот что он ответил: «В данном случае получилось так, что государство в лице Минтранса с одной стороны было заинтересовано в реализации этого проекта, но с другой — скажем так, не потянуло его. Отвлеклись на другие проекты, а основной вопрос, связанный с долгом РАО ВСМ, не таким уж и большим для государства, — решен не был. Причем самое-то интересное заключалось в том, что само государство сделало перед собой же долг и списало все на РАО ВСМ, которое вообще в то время не являлось прибыльной организацией. То есть Поста-

новление Правительства от 1994 г. о финансовой поддержке не выполнялось, а частного инвестора мы не имели право привлекать до тех пор, пока у нас был долг перед государством. Получался замкнутый круг. Мы все время предпринимали попытки решить этот вопрос — договорились даже с Минфином и они отозвали иск под гарантийное письмо ОАО РЖД, поскольку было уже решено, что оно возьмет на себя проект ВСМ — это было уже проработано со всеми инстанциями. Но РЖД закрыть эту задолженность тоже не спешило. Мы прорабатывали даже пару раз вариант банкротства РАО ВСМ, чтобы найти выход из финансового тупика и начать все сначала. А ситуация была просто абсурдная: мы полгода сидели без зарплаты, а поскольку долг исчислялся в долларах и никто не хотел переводить его в рубли, то из-за колебаний курса валют у нас появлялись дополнительные налоги на прибыль. То есть не выполняя работы и не получая прибыли, РАО ВСМ еще и налоги должно было платить с долга, вот такая была чепуха».

Автор попросил Воронина поподробнее сформулировать свою позицию по поводу того, что именно не выполнило государство в этом проекте. Вот его ответ: «Государством не были выполнены взятые им на себя обязательства по финансированию проекта. Не был решен вопрос с оплатой долга перед государством. Мы уже тогда предполагали схему, которая сегодня работает во всех странах мира, — это ГЧП, но при этом все равно должен быть заинтересованный инвестор. Потенциально таковые были, но мы не имели права их привлекать из-за долгов. Второй момент. Если уж назвался груздем, полезай в кузов. Если на тот момент Министерство транспорта начало этот проект поднимать из пепла, то, наверное, нужно было делать следующий шаг: подготавливать документы для конкурса, для того, чтобы этот проект начал работать, начинать само проектирование. На это не требовалось очень больших средств. Такие предложения мы делали, но, к сожалению, в Минтрансе отказались выделить часть средств, чтобы начать проектные работы, оформление земли и т. д. Хотя такая возможность была и средства имелись. Вот в этом я вижу большой шаг назад. То есть сделали маленький шаг вперед, высказали готовность поднять проект, но как только речь пошла о реализации — тут же отступили. Попросу сказать, сначала мне как будто дали карт-бланш, но как только мы дошли до практических шагов, некоторые товарищи просто спрятались в кусты. В том числе это относится и к Министерству транспорта. Они

переложили ответственность за проект на РЖД, и все мои попытки каким-то образом получить поддержку Минтранса натывалось на то, что, мол, проект передан железнодорожникам, вот пожалуйста, туда и обращайся. Кстати, в декабре 2005 г. нас проверяла Счетная палата, я отчитывался на президиуме и получил поддержку в том, что нужно начинать строить ВСМ. То есть стронуть все это с мертвой точки было возможно. Хотя я не сомневаюсь, что в перспективе этот проект будет реализован. Это будет, по моему убеждению, буквально следующий шаг после Сочи. Его нельзя не реализовать уже просто из соображений престижа государства. Но мы вполне могли бы стартовать и раньше».

И, наконец, вот что рассказал Воронин по поводу подробностей своей отставки: «Когда шел процесс передачи госпакета акций РАО ВСМ от Росимущества в ОАО РЖД, возникла не очень хорошая ситуация с тем, что Росимущество начало лоббировать оформление земли для ВСМ через ОАО «Скоростные магистрали» и чтобы я подписал соответствующие документы. Но это было явным нарушением законодательства. Во-первых, РАО ВСМ не имело никакой доли в уставном капитале ОАО СК, и поэтому передать ему право на оформление земли мы не могли. Либо мы должны были входить в состав его учредителей, либо образовывать товарищество непосредственно с ОАО РЖД».

Более того, еще и из-за долга мы также не могли распоряжаться этим правом, поскольку на текущий момент до судебного решения по погашению задолженности перед государством все активы РАО ВСМ находились под арестом. А во-вторых, когда в активе ОАО РЖД оказались две организации, предназначенные для одной и той же цели, то есть ОАО СК и РАО ВСМ, и оно решило передать все дела одной из компаний, то почему не через конкурс? То есть это было уже нарушение антимонопольного законодательства. Поэтому я отказался от подписания соответствующих бумаг и предлагал решать эти вопросы без правовых нарушений. Но юристы ОАО РЖД просто стали от меня прятаться, началась понятная в таких случаях возня, и после непродолжительных переговоров между заинтересованными сторонами решили освободить меня от этой должности через собрание акционеров. Сделали все очень тихо, путем заочного голосования под нажимом Росимущества. Поскольку мое увольнение проходило с нарушением законодательства, я подал иск в суд, но суд почему-то собрался на сутки позднее необходимого срока, и иск рассмотрен не был.

Тогда я просто вздохнул полной грудью, потому что уже понимал, что не устраиваю ни ту, ни другую сторону, а отстаивая свое мнение, сам как бы лезу под топор. Для меня два с половиной года работы в РАО ВСМ явились достаточно хорошим и полезным опытом работы как управляющего менеджера в акционерном обществе при взаимодействии с государственными органами, с законодательством, с бюджетными деньгами, и вообще с точки зрения понимания того, каково состояние с акционерными обществами у нас в стране. Было очень много интересных контактов, знакомств, которые сохраняются и по сей день. И кстати, после моего ухода из РАО ВСМ было очень много предложений по работе. Но я остановился на НИИАСе».

4

Что же конкретно считало в своем активе (в широком смысле этого слова) само РАО ВСМ к моменту вступления в ОАО РЖД? В корпоративном отчете компании за 2007 год мы найдем следующие констатации.

— Разработано и в 2003–2005 годах откорректировано ТЭО строительства ВСМ Санкт-Петербург–Москва.

— В целях создания отраслевого стандарта разработаны «Нормы и технические условия проектирования ВСМ».

— Оформлено право постоянного (бессрочного) пользования в отношении отдельных земельных участков полосы отвода под строительство магистрали, при этом согласно пункту 3 статьи 20 Земельного кодекса РФ, указанное право сохраняется за лицами, получившими его до введения ЗК в действие.

— Общество обладает правами заказчика-застройщика в соответствии с лицензией, а также иной разрешительной документацией на строительство ВСМ.

— Выполнены полевые изыскания, необходимые для проектной стадии, разработаны высокоточная геодезическая сеть и цифровая модель местности, что позволяет выполнить проектные работы на самом современном уровне.

— На головном участке магистрали Санкт-Петербург–Новгород 150 км полосы отвода очищены от взрывоопасных предметов и подготовлены для выполнения строительных работ.

Много это или мало для более чем 15-летней деятельности? Оставим вопрос открытым для самостоятельного размышления всех желающих.

Владимир Якунин, принимая к себе РАО ВСМ, комментировал ситуацию следующим образом: «“Яма” у Московского вокзала — это результат деятельности РАО ВСМ. Но виноват в этом не его руководитель Владимир Воронин». Он также констатировал, что при тех больших деньгах и проделанной работе, которые были затрачены на проект, он так и не был реализован, но теперь за дело возьмется другая структура. «Мы собрали тот небольшой опыт, который накопило РАО ВСМ, и теперь сами будем создавать Высокоскоростную магистраль», — резюмировал Владимир Якунин¹. В сентябре 2007 г. в Щербинке прошел I Международный салон железнодорожной техники и технологий ЭКСПО 1520. В ходе его заседаний речь шла и по высокоскоростной тематике. «Владимир Иванович, обращаюсь к Вам от лица петербуржцев: постройте, пожалуйста, наконец, эту высокоскоростную магистраль, она нам очень нужна», — обратился к Владимиру Якунину с трибуны форума его ведущий Александр Ретюнин. Якунин приветливо улыбнулся, хотя и промолчал.

В январе 2008 г. ОАО «Скоростные магистрали» заключили с ОАО ВСМ контракт на 380 млн руб. на выполнение землеустроительных работ на участке, отведенном для будущей дороги. В марте Научно-технический совет ОАО РЖД одобрил вариант строительства ВСМ Москва–Санкт-Петербург на основе традиционной системы «колесо — рельс». Планировалось, что скорость движения поездов на выделенной магистрали составит 350 км/час, а в перспективе — до 400 км/час, время хода поездов сократится до 2,5 часа.

Валерий Саввов в конце 2008 г. так комментировал ситуацию в ОАО ВСМ: «Как известно, компания стала дочкой ОАО РЖД, и это очень хорошо. Это то, чего как раз не хватало. Поэтому принято решение работать двумя компаниями (ОАО ВСМ и ОАО СМ) на одну задачу на договорной основе. Сейчас это и происходит. Это сразу сняло все вопросы. Сегодня преобладают два направления работы: по обоснованию инвестиций и дооформлению земли. Все идет достаточно активно».

Передача РАО ВСМ «Российским железным дорогам» вызвала подвиги и в смысле фондовых рейтингов этих активов. Так, в декабре 2008

¹ Росбалт. 2008. 22 февраля.

Фонд имущества Санкт-Петербурга продал-таки на торгах 4,78% акций ОАО «Высокоскоростные магистрали», принадлежавших городу. Пакет был реализован физическому лицу за 7,6 млн руб. при начальной цене в 7,4 млн. Характерно, что такая попытка предпринималась уже неоднократно, но сделка не удавалась. Например, в мае 2006 года из-за отсутствия покупателей назначенный аукцион был признан несостоявшимся. Эксперты объясняли это тем, что, во-первых, доля в менее чем 5% не позволит как-либо влиять на управление компанией, а во-вторых, мало кто из участников рынка верил в состоятельность самого проекта ВСМ. Как видно, ситуация с верой в проект значительно улучшилась.

Попал он и в стратегические государственные планы. В утвержденной Правительством 22 ноября 2008 г. Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года строительство Высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва–Санкт-Петербург продекларировано в числе приоритетных объектов до 2015 г. Также и в Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года, утвержденной 17 июня 2008 г., указывается, что ВСМ Москва–Санкт-Петербург со скоростями до 350 км в час и временем в пути до 2 час. 30 мин. должна быть построена до 2015 г.

Правда, эти и другие стратегии принимались еще до мирового финансового кризиса.

5

Между тем 21 апреля 2009 г. в ОАО РЖД состоялся Научно-технический совет, посвященный проекту Высокоскоростной магистрали Москва–Санкт-Петербург. Одним из центральных обсуждаемых вопросов оказался многострадальный Новгородский вариант трассы. Помимо старых страстей с Валдайским парком, явились на свет новые проблемы. Например, выяснилось, что в Крестецком районе Новгородской области будущая ВСМ пересекает Невское подземное хранилище газа, существующее с 1975 г. и значительно расширившееся за последние годы. Также за последнее десятилетие на трассе было образовано 17 федеральных и региональных особо охраняемых природных территорий (ООПТ) различной категории. Причем при формировании их границ федеральные органы власти не учитывали ранее принятых решений и полученных согласований прохождения ВСМ в соответствии с изна-

чальным ТЭО. Кроме того, между Москвой и Санкт-Петербургом проектируется скоростная платная автомобильная магистраль — СПАМ, которая на некоторых участках, не мудрствуя лукаво, смело залезает на ВСМ.

В Твери трасса ВСМ также стала практически совпадать с проектируемой взлетно-посадочной полосой и вообще не согласуется с Генеральным планом развития Тверской области до 2020 года. В связи с этим региональные власти предложили отнести высокоскоростную железную дорогу куда-нибудь подальше. (Совсем как в известной истории с г. Томском, где в XIX веке местные купцы дали инженерам-проектировщикам Транссибирской магистрали взятку, лишь бы только железная дорога обошла город стороной, аргументируя это тем, что «от нее шумно, да и чадить будет». Таким образом город остался вдали от магистрального пути и сам помешал собственному развитию.)

В целом же на техсовете поступило предложение избрать базовым уже не Новгородский, а Западный вариант, который, напомним, до района г. Вышнего Волочка идет на некотором расстоянии почти параллельно действующей линии, а затем выходит на Новгородский. Однако власти Новгорода заявили, что в таком случае, когда ВСМ пройдет на расстоянии 65 км от города, вся эта идея для них становится уже совершенно неинтересной. Да и для экономики дороги лишиться таким образом нескольких процентов пассажиропотока очень нежелательно. Однако важнейшая проблема теперь заключалась в том, что Западный вариант предполагал провести новую работу по землеотводу на расстоянии более чем половины пути — порядка 350 км¹.

Как водится, после техсовета высказывались разные точки зрения. Одни говорили, что это — полная сдача позиций и теперь волокита по поводу нового землеотвода может длиться вечно, а в отчетах все будет писаться: идут землеустроительные работы, корректируется ТЭО и т. д. Другие возражали, что скоро выйдут Указ Президента и Постановление Правительства, а следовательно, и дело двинется быстро и целенаправленно. Третьи вообще считали, что до окончания строительства объектов к Зимней Олимпиаде в Сочи в 2014 г. на ВСМ не дадут ни рубля, а что будет потом, гадать еще рано.

Впрочем, раскрытие и обсуждение всех подобных комментариев остается за рамками данной книги. Это — уже современность, а задача

¹ Кузьминов М. Рекогносцировка местности // РЖД-Партнер. 2009. № 15.

ставилась другая — проследить историю проекта. В итоге: нет повести печальнее на свете...

И, тем не менее, основания для оптимизма все-таки есть. Вот какую позицию высказал в одном из первых интервью генеральный директор созданной в 2009 г. в ОАО РЖД в качестве ее филиала Дирекции скоростного сообщения Олег Ульянов: «Наше дело — предложить пассажиру конкурентоспособный продукт, каким и является высокоскоростной поезд. Как известно, сегодня ведутся предпроектные работы по строительству выделенной высокоскоростной трассы между столицами, где поезда будут развивать скорость 300 км/ч и более. Когда нам удастся это сделать, сам менталитет людей станет совершенно другим. В Европе на большие расстояния ходят только высокоскоростные поезда, и пассажиров это устраивает. А ведь и там этот переход происходил не за один год. Я уверен, что отношение к технологии перевозок со временем принципиально изменится и в России. Мы непременно придем к решению, что пассажирское скоростное движение должно быть отделено от грузового. Мировая практика показывает, что многие страны Европы, Азии, особенно Китай, демонстрируют государственную политику строительства абсолютно новых железнодорожных линий, а не восстановления старых. В какой-то мере это понимание должно появиться и у нас.

Так что перспектива соединения Москвы как с близлежащими, так и отдаленными регионами посредством высокоскоростного движения вполне реальна. И программа скоростного движения будет выполняться постепенно и поэтапно до 2030 года»¹.

Генеральный директор ОАО «Скоростные магистрали» Сергей Хронопуло в свою очередь в июле 2009 г. (после трехлетнего молчания) так публично прокомментировал состояние дел в рассматриваемом вопросе: «Работы по созданию ВСМ выполнялись и продолжают выполняться в строгом соответствии с утвержденным президентом ОАО РЖД В.И. Якуниным “Планом-графиком подготовительных мероприятий, предпроектных и проектных работ по реализации проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва–Санкт-Петербург”. Научно-техническим советом ОАО РЖД определен и согласован с причастными органами исполнительной власти субъектов Федерации основной вариант трассы ВСМ по территориям Мос-

¹ Дмитриева И. Курс — высокая скорость! Интервью с О. Ульяновым // РЖД-Партнер. 2009. № 15.

ковской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. При этом проведена большая работа с более чем 120 организациями по получению требований к прохождению трассы, технических условий на переустройство основных инженерных коммуникаций и информации о реализуемых и перспективных проектах. Правительствами Москвы и Санкт-Петербурга одобрены варианты ввода высокоскоростной железнодорожной магистрали в эти города. Решаются архитектурно-планировочные задачи по вокзальным комплексам. Разрабатывается нормативно-техническая документация для организации высокоскоростного движения. С момента создания ОАО “Скоростные магистрали” нашими специалистами изучается и анализируется зарубежный опыт высокоскоростного железнодорожного транспорта, в том числе новейшие разработки. Налажены рабочие отношения со всеми европейскими и азиатскими компаниями, работающими в этом сегменте рынка. На текущий год одной из основных задач является завершение в полном объеме разработки “Обоснования инвестиций в строительство ВСМ Москва–Санкт-Петербург” совместно с ОАО “Ленгипротранс” и департаментами ОАО РЖД»¹.

И в заключение приведем позицию генерального директора ОАО «Ленгипротранс» Вячеслава Рыбкина, высказанную им автору в июле 2009 г.:

— Для меня вопроса о том, быть или не быть в России высокоскоростным железным дорогам, просто не существует. У нас самая большая в мире по площади страна, огромные расстояния, неудовлетворительная пока на сегодняшний день транспортная сеть — все это требует высоких скоростей. Заканчивается первое десятилетие 21 века. Прошло уже 45 лет со времени появления первой ВСМ в Японии, почти 30 лет как началось движение по специализированным высокоскоростным трассам в Европе — то есть в государствах, гораздо меньших по площадям, чем Россия, — а у нас до сих пор ничего подобного нет. Мне как гражданину и тем более специалисту осознать это просто горько и обидно. Поэтому моя позиция совершенно ясна — высокие скорости и современные транспортные технологии у нас должны быть. И мы в Ленгипротрансе приложим все усилия, чтобы активно участвовать в реализации таких планов. А в том, что они будут в нашей стране в обозримой перспективе реализованы — у меня нет никакого сомнения.

¹ Гудок. 2009. 9 июля.

— *Что же, по Вашему мнению, нужно делать, чтобы ускорить это дело?*

— Надо просто начинать. Реально начинать реализацию проекта, принимая необходимые решения на всех соответствующих уровнях и опираясь на все то позитивное, что было сделано в предшествующие годы. Мировая история высокоскоростного движения показывает, что, пожалуй, ни в одной стране в начале этого пути не было однозначного понимания по данному вопросу ни у политиков, ни у общественных деятелей, ни у простых граждан. Наряду с положительными оценками высказывались и опасения, протесты, кто-то был серьезно озабочен, кто-то просто мутил воду в личных целях, — все это было, однако когда необходимые процедуры оказывались позади и проекты реализовывались на практике, выводы бывали однозначными, потому что всегда получался серьезный позитивный эффект: и политический, и экономический, и социальный, и технический. Поэтому если мы будем продолжать и дальше забалтывать эту тему, бесконечно и с удовольствием дискутировать по ней, вновь и вновь мусоля всевозможные преимущества и недостатки, то дело, естественно, не продвинется. Надо понимать, что какого-то абсолютного идеала по тем или иным параметрам, будь то техника, экология, экономика и т. д., мы никогда не достигнем. Однако давно очевидно, что плюсов от ВСМ гораздо больше. Поэтому еще раз подчеркиваю, надо начинать и работать. При этом жизнь будет подсказывать и те или иные новые технические решения в этом направлении.

— *Сейчас ваш институт что-то делает в этом направлении?*

— Мы занимаемся обоснованием инвестиций. Как известно, недавно был рассмотрен вопрос об изменении первоначально избранной трассы. Это связано в первую очередь с тем, что за прошедшее время ряд отведенных земель на Новгородском варианте оказался уже застроенным другими объектами. Вывод очень простой: если мы и дальше будем тянуть, то и на трассе Западного варианта будет происходить то же самое. Поэтому нужно действовать. Ведь возьмите платную скоростную автомагистраль. Там же процесс идет, проходят изыскания. Почему бы ВСМ-то не начать также проектировать?

— *То есть сегодня нужна прежде всего политическая воля?*

— Да, безусловно. Необходимы соответствующие решения на уровне президента и правительства. Также, думаю, к этой теме вполне могли бы подключиться и политические партии. Ведь вот время от времени у нас активизируются дискуссии по поводу национальной идеи, которая,

как многие полагают, должна консолидировать и направить наши усилия в некое благотворное для страны русло. Так почему бы эту национальную идею вместо достаточно абстрактных мессианских теорий и модификаций в традициях «третьего Рима», «почвенничества» или даже некоей «либеральной империи» не обозначить двумя простыми и конкретными словами: высокая скорость. Уже неоднократно говорилось, что ВСМ — это такой комплексный продукт, который можно было бы сравнить в нашей истории с освоением космоса, то есть он позволит сделать очередной инновационный рывок в развитии экономики. Давно и много говорится о необходимости перехода нашего народного хозяйства с сырьевой на обрабатывающую ориентацию. Я убежден, что строительство ВСМ в этом смысле подходит как нельзя лучше. Можно даже сказать, это — наш шанс или один из них. Запуск такого высокотехнологического процесса вызовет массу прорывных решений в нашей промышленности и системные позитивные сдвиги в экономике в целом.

— *А кризис? Не помеха?*

— Относительно сущности и перспективы развития кризиса, как известно, есть разные мнения — кто рисует график в виде буквы V, кто — W, кто — L и т. д. но, знаете, у меня в этом вопросе имеется собственный взгляд на вещи. Я думаю, что те изменения, которые мы сегодня переживаем, приведут мир к осознанию не просто каких-то очередных встрясок типа «взлет–посадка», а без преувеличения к некоей новой парадигме, а именно к пониманию того, что по-старому уже не будет. Наступила новая реальность, новая жизнь, и нужно не ждать, когда она кончится и наступит опять старая экономика с каким-то автоматически запрограммированным подъемом, а адекватно действовать в этой новой реальности. Понимаете, нельзя без конца думать, что мы можем как-то вот так «отрегулировать» экономику, что будем иметь и тратить больше, чем произвели, заработали, открыли, построили и т. д. Нельзя без конца жить в условиях всяческих кредитно-финансовых пирамид и надеяться на этот неиссякаемый источник всеобщего благосостояния. Те виртуальные деньги, которые до сих пор столь активно были задействованы во всем мировом процессе, естественно, могли и создать только виртуальные ценности. Это же закон природы. Но сейчас мир, видимо, подошел к тому состоянию, что чаша переполнена: рынок не может больше переносить то безумное количество так называемых плохих активов, которое было накоплено, и они будут выведены, как шлаки, как некие фантомы, делающие лишь видимость благополучия.

Сегодня нужно всем привыкать к необходимости повышения конкурентоспособности производства, внедрению инноваций, максимальной ориентации на здоровый платежеспособный спрос и т. д. Экономика должна переформатироваться и все люди привыкнуть к осознанию, что теперь, во всяком случае в обозримой перспективе — а это два-три поколения — они будут получать то, что реально заработают. И ВСМ в этом смысле представляют собой во всем мире совершенно успешные бизнес-проекты, которые, несомненно, будут востребованы и далее. Очень надеюсь, что таким же путем пойдет и Россия¹.

Глава XIII

Causa prima¹

Главная наша беда в том,
что у нас чуть ли не каждый начинает
свой разговор словами: «Главная наша беда в том...»

Синклер Льюис, американский писатель

Только чиновник способен взять бумагу идеального качества,
покрыть ее чернилами идеального качества —
и сделать эту комбинацию не стоящей и гроша ломаного.

Милтон Фридмен, американский экономист

Все, что вас не убивает, делает вас сильнее.

Жулеан Зеру, французский горнолыжник

1

Итак, почему же проект ВСМ Санкт-Петербург–Москва потерпел неудачу или, по крайней мере, не был реализован в те сроки, в которые задумывался? Простейший ответ на этот вопрос некоторые находят в том, что вся эта затея изначально задумывалась как авантюра или даже преднамеренная афера. Один из непосредственных участников событий, пожелавший остаться инкогнито, высказал автору свое убеждение, что проект ВСМ являлся некоей «дымовой завесой», устроенной рядом деятелей для того, чтобы совсем в другом месте, как выразился этот человек, «шел процесс первоначального накопления». Следовательно, проект изначально был обречен на запрограммированный провал.

Что думали по этому поводу другие герои данной истории? Лев Данильчик: «Я совершенно убежден, что никакой завесы там не было, и проект задумывался как вполне реальный. Он ведь возник и развивался не где-то в кулуарах, а являлся вполне объективной потребностью развития железнодорожного транспорта, вызревал в МПС, в Госкомитете по науке и технике, сколько проходил потом всяких инстанций, экспертиз, гласных обсуждений, конференций и т. д. Я лично нигде не

¹ Запись беседы с автором 4 июля 2009 г.

¹ Первопричина (лат.)

почувствовал на всем протяжении проекта, что это какая-то афера. Думаю, что и Большаков, конечно же, не взялся бы за это дело, если бы что-то увидел неладное — уж не пошел бы мальчиком для битья, так сказать. Мы всегда относились к проекту совершенно серьезно, были по-настоящему увлечены этим делом».

Вот мнение Анатолия Зайцева: «Насчет какого-то первоначального накопления — это совершенная глупость. Накопить там было просто не с чего. И никакой аферы там тоже не существовало. Это совершенно нормальный проект, он честно делался, и не вина тех людей, которые этим занимались, что так все вышло. Мы же, члены совета директоров, например, никогда ни копейки не получили, никогда. Почему? Потому что выхода продукции не было. Прибыли-то не было, а платить можно лишь с каких-то уже заработанных денег. Вот если бы пошло так: участок — капитализация, участок — капитализация, тогда, конечно, можно было бы и что-то уже зарабатывать. Я на этот счет всегда шучу, что как в юности работал на трех работах, чтобы мало-мальски прокормиться, так и сегодня, уже в солидном возрасте, тоже работаю на трех работах. Получается, инициатор всего этого “коварного замысла” остался при своих».

А вот что сказал Владимир Воронин: «Насчет некоей дымовой завесы я категорически возражаю. Если же говорить о таких обычных в рынке вещах как рентабельная работа, доход, прибыль и т. д., то, разумеется, это все планировалось, потому что если мы откроем первую страничку закона об акционерных обществах, то увидим, что они создаются именно для получения прибыли. Но говорить, что это был какой-то коварный или жульнический план — совершенно неправильно. Проект строительства ВСМ Санкт-Петербург–Москва не являлся абсолютно никакой авантюрой или аферой века, а был как раз очень своевременным, но, к сожалению, затянувшимся на долгие годы. Мы могли быть первыми. А теперь мы — последние».

И, наконец, мнение Валерия Саввова: «Так могут говорить только люди, которые в этом вообще ничего не понимают или же сегодня просто специально разжигают страсти. Проект начинался системно где-то с 1986–1987 годов. Тогда была государственная плановая экономика. И сделать что-то без государства, без плановых шагов — было нереально. И вот приняли еще в советское время программу “Высоко-скоростной экологически чистый транспорт” — где тут можно было протащить аферу? Программа дала определенное финансирование,

пошли серьезные научные работы. Первым этапом были технико-экономические соображения, то есть к этому делу подходили очень серьезно, и уже на том этапе нужно было ответить — заниматься данной проблемой или нет. Даже до ТЭО еще. Причем ТЭС проходили экономическую экспертизу Госплана, а это было все более чем серьезно. Пришли к рекомендации, что этим нужно заниматься. Мы понимали, что уже очень сильно отстаем от других стран. Были Япония, Франция — реально живой опыт. И мы его внимательно изучали, например, проблемы нормативной базы, землеотводов и т. д. Мы понимали, что без документов уровня президента и правительства решать такие вопросы невозможно. Поэтому инициировались соответствующие меры — шаг за шагом. Протащить как-то что-то непонятно зачем было совершенно невозможно. При этом сделанные шаги являлись правильными и они работают на перспективу. Если бы отводить землю пришлось только сегодня, это было бы в десятки раз дороже и еще проблематичнее».

А почему же тогда все-таки проект не удался? Лев Данильчик ответил коротко: «Изменилась ситуация в народном хозяйстве, в экономике. Упало производство, сократились перевозки, Октябрьская дорога уже не то что не могла обеспечить спрос, а наоборот, стала искать работу. В этот период строить уже стало незачем. А вот сейчас — опять сам Бог велел. Кроме того, надо сказать, что создание РАО ВСМ без ведома МПС — это была, несомненно, сознательная или бессознательная ошибка А.А. Большакова».

Анатолий Зайцев придерживался несколько иного мнения: «Я считаю, что проект не был реализован только потому, что его тормозили такие люди как Фадеев. Он мог бы состояться, если бы с самого начала министр путей сообщения занимал активную позицию поддержки. Ведь в России всегда все зависит от первого лица. Такова наша судьба, таков наш менталитет. И сегодня тоже все зависит от первого человека. Пока глава государства не скажет “да”, не начнет, так сказать, стучать ботинком по трибуне, мы же видим, ничего не делается. Геннадий Матвеевич до 1996 года очень тесно был связан с первым заместителем председателя Правительства Олегом Николаевичем Сосковцом. Это все видели. Тот бывал у нас на коллегиях, с удовольствием принимал участие в приемах для начальников дорог, и, конечно, раз была такая лично дружба — можно было бы сделать что угодно. Но если министр против, то зачем же вице-премьеру-то напрягаться? А после 1996 года наступила такая

неблагоприятная обстановка, что я, будучи министром, за 8 месяцев ничего не смог, естественно, продвинуть, хотя и занимался активно этим делом. Затем пришел Аксененко, но он находился под большим влиянием Фадеева».

В связи с этим автор напрямую задавал Геннадию Матвеевичу вопрос следующего содержания:

— *Есть мнение, что это именно Вы явились главной причиной неудачи проекта ВСМ. Не согласны с этим?*

— Мне лестно услышать такую оценку. То есть настолько я был все-ильный, что мог остановить этот проект. Надо же! Просто приятно это слышать, что я в то время имел такой вес и положение, что мог наложить вето на Указ президента страны. Вот это здорово!

— *И большие Вы ничего не ответите?*

— А я разве не ответил? То есть, получается, что я имел такую силу, которую не мог преодолеть президент страны.

— *Здесь имеется в виду немножко другое: а именно то, что Вы не стали поддерживать своими ресурсами этот проект, поэтому он и захлебнулся. Вы с этим не согласны?*

— Поддерживать можно и нужно идущего в правильном направлении. Это мой принцип. Но если я должен при этом переставлять за него ноги и нести его ношу, то это вряд ли правильно. А в то время ситуация была примерно как раз такая. То есть взять на себя все финансирование, расквартировать всю эту контору и благословить их на что-то там такое. Когда Фадеев стал министром, тогда принимались решения (и это Фадеев принимал, не кто-нибудь, я подчеркиваю), например, уйти от импортной зависимости по подвижному составу. А прежде всего перевести наши ремонтные заводы на свои запасные части. Была программа импортозамещения. Великолукский завод — 250 станков с ЧПУ в то время у них было — какие они запасные части для чехословацких машин стали делать! Мы посадили Чехию сходу, просто сходу посадили. Вот что было. А Вы сейчас посмотрите — что они делают?! Может быть, крохи чего-то и остались, но там уже, кажется, и забыли, что есть такой завод. Вот и все. На Новочеркасском заводе такие же станки — 4,5 тысячи — их ведь уже в то время разбирали на металлолом. Почему? Зарплату не платили, люди голодные, заказов нет, денег нет. Фадеев приехал — начали, начали, начали. Но там растаскивали деньги, там акционеры были такие, и я на совещании выступал: «Борис Николаевич, единственный отечественный завод у нас остался, мы его теряем, не-

понятно в чьих он руках!» Кто, чего, почему? Передать МПС! Записали, но законы уже действовали другие. Вот чем Фадеев занимался. А чем они занимались?

А вот мнение Валерия Саввова: «Я могу сказать прямо: у нас и сейчас в стране нет хорошо отлаженных, отработанных форм финансирования таких крупных проектов. Формально государственная поддержка была на самом высочайшем уровне. Но не было должной связи, управляемости проектом вместе с государственным органом — МПС. А это должно было обязательно быть. Даже сейчас для реализации принципов ГЧП у нас нет надлежащей правовой базы, защищающей эту форму. О ней говорят, а вот реализация пока нереальна. Испанцы строят такой проект чисто с государственным капиталом. Мы не готовы. Испанцы впереди планеты всей только по этой причине — полное государственное финансирование. А потом — отдайте деньги, система возврата. Это вторая причина: до сих пор у нас форма финансирования таких крупных проектов с правовой точки зрения недоработана. В ближайшие годы нужно создать базу, чтобы привлекаемый капитал был защищен. “Возврат и вывоз” капитала должны быть гарантированы — вот что нужно. Должен быть понятен возврат. А если его нет — должно быть государственное финансирование. То есть этих вещей тогда еще не было, и это очень сказывалось». «Был ли проект не ко времени?» — спросил автор. Саввов ответил: «Нет, он был ко времени. Мы 20 лет уже им занимаемся, и слава Богу, что время не потеряно. Оно растянуто, но не потеряно. Есть результат. Если сейчас начинать бы с нуля, то это уже все — приехали».

«В чем Вы видите основные причины неудачи проекта?» — такой вопрос был задан и Владимиру Тулаеву. Вот что он ответил: «Первая основная причина — это исторический период, через который проходила страна. Никаких долговременных решений в этот промежуток времени, к сожалению, не принималось, ничего такого не реализовывалось. Это такая объективная, стратегическая причина. Вторая — противостояние проекту Фадеева и близких к нему людей. Они лично своим неприятием, противоборством, глумлением над проектом, безусловно, во многом способствовали остановке его реализации. Вот две основные причины. К сожалению, проект ВСМ не стал некоей национальной идеей, национальной гордостью для России. Он не стал нашим новым, так сказать, космосом, потянувшим бы за собой целую цепь современных производств, технологий и продуктов. А мог бы стать. При

этом то, что было все-таки сделано, создано, возможно было осознать только находясь внутри проекта».

А вот Нигматжан Исингарин придерживался на сей счет несколько иного мнения: «Уехав из Москвы в 1989 г., я продолжал интересоваться темой ВСМ и знал, что от варианта строительства отдельной железнодорожной высокоскоростной магистрали отказались и взяли за основу проект реконструкции и модернизации действующей дороги. Не могу сказать, что именно отказ Фадеева от прежних взглядов сыграл свою решающую роль в том, что проект не состоялся. У Советского Союза в последние годы его существования денег не хватало не только на высокоскоростную магистраль, но и на текущее поддержание экономики, сферы реального производства, уже было не до крупных проектов. После распада СССР в условиях кризиса у России также не было средств строить эту высокоскоростную магистраль, и большая яма рядом с Московским вокзалом в Санкт-Петербурге — свидетельство тому. Мне кажется, просто Геннадий Матвеевич понял, что отдельную железную дорогу построить не удастся и лучше усилия направить на модернизацию действующей магистрали. Главное все-таки было в том, что бесперспективность строительства отдельной магистрали понимали и Фадеев, и даже те, кто пытался реализовать проект на акционерных принципах, получая кредиты Запада».

Наконец, мнение Владимира Воронина: «Я вообще не знаю ни одного крупного проекта за последнее время в нашей стране, который закончился бы благополучно. Наверное, это образ мышления наших чиновников, благодаря которому постоянно везде возникают тупики. Каждый начинает искать прежде всего свою личную выгоду в любом проекте, и это тормозит дело. А кроме того, у нас привыкли работать все только по команде. И вот пока эта вертикаль разворачивается, время просто уходит. Вот последний свежий пример — Олимпийский Сочи: проспали два года. Просто проспали. Сегодня все делается на бегу и почти так же, как в свое время начиналось все на БАМе. Приняли решение на Съезде, погрузили поезда, повезли, а выгружать некуда. Побросали материалы и оборудование в снег, половина была утрачена. В данной ситуации, разумеется, все несколько иначе, но много и похожего. Я объясняю это все в большой степени тяжеловесностью нашей системы управления. Вот даже если взять одну компанию ОАО РЖД, то ведь внедрить какие-то новые, разработанные нашими учеными технологии на железной дороге — это очень непросто. В частности, нужно

пройти много кругов согласований, на мой взгляд, совершенно пустых и ненужных. При этом все средства централизованы. Если раньше в управлении дороги можно было решить какие-то вопросы, то сегодня их необходимо обязательно согласовать с центральным аппаратом, и не просто с бюджетным комитетом или советом директоров, а пройти массу различных ступенек на этом пути. И в итоге, разработчику остается подчас только сказать: а, пошли вы все! Вот такие общие условия были и у проекта ВСМ».

2

Итак, какие же можно сделать обобщения относительно причин неудачи проекта? Возьмем, прежде всего, субъективный фактор, роль личности в истории, которую очень часто в марксистских традициях сильно преуменьшают. Такой проект как ВСМ Санкт-Петербург–Москва мог осуществить в тех непростых условиях только лидер, во-первых, сильный во всех отношениях, во-вторых, публичный, харизматичный, в-третьих, имеющий личную поддержку на самом вершине. Все-таки транспортная магистраль под скорость 300–350 км в час между столицами — это очень существенный раздражитель для общества. Он способен вызывать большую симпатию одних слоев населения и столь же резкое противодействие других. При этом российский менталитет таков, что и то и другое, вполне возможно, будет сильнее, необузданнее и даже бессознательнее, чем, например, в западноевропейском обществе. Поэтому проект ВСМ, скорее всего, нуждался в определенном олицетворении. Для его успешности нужен был, соответственно, и такой лидер, который вызывает в публике позитивные по отношению к возглавляемому им делу настроения: доверие, уважение, интерес и т. д.

Геннадий Фадеев обладал и соответствующей высотой общественно-го положения, и твердостью характера, и масштабностью натуры, и работоспособностью, и публичностью. Ведь именно этими его качествами воспользовался президент Владимир Путин, когда достаточно неожиданно для многих поставил Фадеева в январе 2002 г. опять министром путей сообщения. Отрасль нуждалась в коренных преобразованиях, Программа структурной реформы была уже подготовлена и принята в мае 2001 г., и это тоже был существенный раздражающий фактор для общества, которое к этому времени уже устало от реформ.

Фадеев неплохо подходил для первого этапа преобразований, то есть разделения функций государственного управления и хозяйственной деятельности с образованием на базе имущественного комплекса МПС единого хозяйствующего субъекта — акционерного общества со стопроцентным государственным капиталом. Далее для формирования рынков Фадеев как ограниченный в своем менталитете государственный уже совершенно не годился. Но сначала нужно было сделать первый практический шаг на пути к созданию в отрасли рыночной среды, стронуть эту неподъемную махину с места, нейтрализовать сопротивление реакционеров, консерваторов и популистов, — и Фадеев справился с данной исторической задачей вполне удовлетворительно (тем более что ему и делать-то самому ничего было не надо, а только прикрывать своим консервативным харизматичным авторитетом прогрессивную работу Владимира Якунина и Анны Беловой). То есть в целом он был все-таки способен идти против некоего течения, используя свои упрямство, искусство политеса и харизматичность.

Но Фадеев от участия в строительстве ВСМ в конце 1991 г. отказался. При этом он не организовывал проекту какого-то целенаправленного сопротивления, а просто терпеть не мог РАО ВСМ, занимался своими делами и нисколько не тужил от того, что его планы противостоят делу строительства новой магистрали. Конечно, от такой позиции прямые убытки, не говоря уже об упущенной выгоде, для проекта высокоскоростной дороги были налицо, этого отрицать никак нельзя. Особо это коснулось создания высокоскоростного отечественного поезда «Сокол». Нет сомнения, что в принципе он мог бы быть доработан, и Россия обладала бы своим высокоскоростным локомотивостроением. Но такие вопросы в странах с сильной авторитарной традицией решаются обычно на более высоком уровне, нежели министр путей сообщения, заканчивающий свою карьеру. Значит, ставка была сделана на другой путь развития в этой отрасли, и Фадеев явился лишь инициатором предложения, нашедшего затем общую благоприятную почву, вот и все.

Что же касается строительства самой магистрали, то нужно признать: во время правления Фадеева в 1992–1996 гг. проект хоть и медленнее, чем планировалось, но все-таки продвигался и дело шло своим чередом: выпускались президентские и правительственные решения, формировались имущественный комплекс и финансовые инструменты, разрабатывалось и проходило государственные экспертизы ТЭО (и даже

экологическую экспертизу удалось преодолеть, причем явно не без помощи тех сторонников ВСМ, которые работали во властных структурах), заключались договоры, началось строительство вокзального комплекса в Санкт-Петербурге, готовился под непосредственную застройку участков Санкт-Петербург–район Новгорода — то есть вся система реализации проекта в принципе работала и дело двигалось. Ну, а в 1996–2001 гг. Фадеев вообще не возглавлял МПС и оказывал лишь некоторое косвенное негативное влияние на проект через свои выступления с 1999 г. на коллегии и настраивание против ВСМ министра Н.Е. Аксененко. То есть в целом, лично Геннадий Матвеевич не был в состоянии загубить этот проект. Правильный вывод заключается в другом: Фадеев потенциально мог бы его возглавить и реализовать, но отказался от этого, потому что прямого государственного капитала для такой стройки в то время не было, а иначе работать он не умел и рисковать не стал.

Алексей Алексеевич Большаков тоже являлся сильным лидером в хозяйственном, политическом и общечеловеческом отношении — это несомненно. Но он в силу своей закрытости, непубличности, привычки держаться исключительно в тени не стал тем харизматичным олицетворением проекта, которое было бы способно внести в общество чувство симпатии и доверия, повести за собой, несмотря на все препятствия. Со стороны, особенно после 1994 г., возникало такое впечатление, что вся эта ВСМ Большакову не очень-то и нужна. Перед широкой публикой он почти совсем не появлялся, в период вице-премьерства никакого видимого участия в проекте не принимал (будто боясь расплескать себя на такие теперь для него мелочи), после ухода из правительства пять лет (с 2000 по 2005 гг.) являлся председателем Наблюдательного совета РАО ВСМ, но ничего знакового и остающегося в памяти людей так и не сделал. И вообще — фигура таинственная. В обществе рассуждали примерно так. Известно, например, что является совладельцем многих активов, во многих советах директоров сидит либо членом, либо председателем — но чем дышит, как живет, чего от него можно ждать — никто толком не знает. Журналисты периодически пытаются взять интервью из первых уст — сплошные уходы от разговора. Общество хочет задать ему многие вопросы — он не хочет отвечать на них. Мог ли вообще такой человек поднять и вынести на своих плечах проект ВСМ Санкт-Петербург–Москва в условиях мало-мальски демократических порядков (или беспорядков)? Наверное, нет. Это просто не его стихия.

Если же говорить о других руководителях РАО ВСМ, то Владимир Тулаев всегда производил впечатление человека очень обаятельного, порядочного, делового, открытого, умного, хорошего организатора, но слишком... человеческого для таких задач, требующих поистине нечеловеческих задатков. Трудно представить, например, что Тулаев восхищается методами руководства Бориса Саламбекова или для продления своего нахождения у власти ни с того ни с сего затевает превращение обычной пассажирско-грузовой железнодорожной линии в высокоскоростную магистраль. Тулаев достаточно успешно вел работы до дефолта, и то, что после 1998 года проект ВСМ не был развален, — это тоже, безусловно, его заслуга. Но он не являлся и не стремился быть публичным общественным деятелем национального масштаба. Кстати, придя после РАО ВСМ председателем совета директоров в объединение «Прибор» и занимаясь там стратегическими вопросами, Тулаев за короткое время увеличил реализацию продукции этого предприятия в несколько раз. Однако, скажем так, строить дорогу в условиях землетрясения Владимир Иванович вряд ли в своей деятельности когда-либо планировал.

Много труда и лет жизни положил на этот проект и Валерий Саввов. Он всегда производил впечатление человека честного, трудолюбивого, скромного, очень грамотного специалиста, опытного организатора, но сам про себя говорил, что он по образованию, воспитанию, жизненному пути и по духу — главный инженер. Это — его удел и дело, к которому он чувствует свое призвание. Саввов, также как и Тулаев, никогда не прятался от журналистов и представителей общественности, но был с ними всегда несколько суховат, официален. При этом он имел полное право полагать, что пиар и даже джиар — это в компании все-таки не совсем его вопросы.

Пришедший в 2005 г. Владимир Воронин являлся, безусловно, интеллектуалом, опытным управленцем и специалистом, а также человеком, искренне увлеченным этим проектом, готовым отдать ему все свои силы и возможности. Однако обещанная ему поддержка Минтранса не состоялась и межведомственные нестыковки просто не позволили Воронину нормально работать и продвигать дело.

Таким образом, в смысле субъективных причин неудачи проекта можно констатировать, что он в итоге не был обеспечен общественным лидером должного уровня и соответствующих такой задаче качеств. Господь Бог предлагал сыграть эту роль Фадееву и Большакову, но они

оба с ней не справились. (Тогда он, по всей видимости, решил сделать паузу и подождать, пока объявится новый герой.)

3

Как обстоит дело с объективными причинами? Президент «Софрей» Поль Монсерье, выступая на российско-французском коллоквиуме в Национальном собрании Франции в ноябре 1993 г., в частности, сказал, что гарантиями осуществления российского проекта ВСМ является то, что ему «обеспечена мощная политическая поддержка со стороны президента и правительства России», а также то, что Россия располагает необходимыми научными и техническими кадрами, а предприятия оборонного комплекса, на которых осуществляется конверсия, — производственным потенциалом, обеспечивающим возможность производства самой современной и технологически сложной продукции. Призвав французских бизнесменов участвовать в проекте, Монсерье сказал: «Он будет осуществлен в любом случае — с нами или без нас»¹.

И здесь мы подходим к самому глубинному вопросу в рамках строительства высокоскоростных железных дорог — роли в этих процессах государства. Важно констатировать, что с одной стороны, ВСМ должны строиться как бизнес-проекты или не должны создаваться вообще никак, потому что тогда они будут просто тянуть соки из других хозяйствующих субъектов и ничего более. Безусловно, верно и то, что любое решение, принятое государством директивно в обход рынка и его законов, является сжимаемой пружиной, которая когда-нибудь все равно разожметсЯ и больно ударит по любителям прямого государственного вхождения в экономику. Однако, с другой стороны, вне всякого сомнения, участие государства в реализации проектов транспортной инфраструктуры, в частности ВСМ, является вполне определенной, оправданной и необходимой мерой.

Такая ситуация исходит прежде всего из того, что транспортные коммуникации предполагают прохождение по земле большого количества административных образований, частных компаний, особых территорий, угодий и т. д., а поэтому затрагивают интересы множества юридических и физических лиц. При отсутствии указующего перста

¹ Гудок. 1993. 18 ноября.

государства все эти субъекты будут неизбежно создавать для строительства ВСМ такие препятствия, которые ни одна коммерческая компания преодолеть просто не в состоянии. Также необходимо соответствующее правовое поле, а это — сфера исключительно государственной компетенции. Кроме того, объекты транспортной инфраструктуры имеют длительные сроки окупаемости, а поэтому нуждаются в длинных деньгах, то есть долгосрочных инвестициях. Как показал международный опыт, получить их бывает возможно только либо прямо из государственного бюджета с последующими большими сроками возврата капитала, либо путем заема средств под государственные гарантии, либо через различные смешанные варианты так называемого государственно-частного партнерства. То есть в целом здесь нужна поддержка государства идейно-политическая, правовая и экономическая.

Как было дело с проектом ВСМ? Прежде всего, нельзя сказать, что он имел последовательную политическую поддержку руководства страны. Казалось бы, президент подписал два Указа и дал старт проекту. Но тут же выяснилось, что министр путей сообщения при этом то ли обиделся на кого-то, то ли сделал вид, но в проекте не только не участвует, а вообще его на дух не переносит. Однако дела до этого никому нет: живите как хотите, разбирайтесь сами. После Указа № 786 от 17 июля 1992 года ни президент, ни премьер ни разу публично не поддержали скольконибудь существенно ВСМ, никак не выражали своего к ней отношения, не помогли бороться в особо трудные моменты с демагогами и популистами. Разумеется, некоторые аппаратные шаги при этом предпринимались и организационная поддержка оказывалась, однако в этом отношении проекту явно не хватало определенного курирующего высокопоставленного чиновника, которому бы было вменено в обязанность постоянно и целенаправленно заниматься этой стройкой. В связи с этим характерно, что в мае 1995 года руководители 6 субъектов Федерации (Ю.М. Лужков, А.А. Собчак, М.М. Прусак и др.), по которым предполагалось проложить ВСМ, направили письмо премьеру В.С. Черномырдину с просьбой поручить первому вице-премьеру О.Н. Сосковцу возглавить от имени правительства работы по ВСМ. Однако этого сделано не было. Наконец, история с Указом от 1 июля 1998 г. говорит о том, что власть просто бросила этот проект на произвол судьбы еще до дефолта.

Не была обеспечена и достаточная правовая поддержка. Это выразилось в том, что одни нормативные правовые акты предписывали стро-

ить магистраль, другие этому прямо препятствовали (например, непродуманное природоохранное законодательство), а третьи создавали в общественном мнении видимость того, что проект вообще закрыт, хотя в действительности это было не так. Также и в части формирования технического нормативного поля для создания ВСМ общее состояние дел оставляло желать со стороны причастных ведомств более целенаправленной и энергичной работы.

Кроме того, правительство не выполнило своих финансово-экономических обязательств. Как уже говорилось, принятый инвестиционный механизм реализации проекта был самим же государством разрушен, образовавшиеся вследствие этого долги РАО ВСМ перед бюджетом оставались несколько лет без покрытия, и нормальная хозяйственная деятельность компании была попросту невозможной. И в связи с этим, конечно, трудно было бы объяснить тому же Полю Монсерье, как это вообще возможно со стороны правительства: начать строить в центре Санкт-Петербурга Транспортно-коммерческий комплекс, истратив несколько десятков миллионов долларов из международного кредита — и все бросить. В течение десяти лет работать над отечественным высокоскоростным поездом — и отправить уже вполне готовый экземпляр ржаветь под забор. Спроектировать трассу и выделить под нее уже землю — и ничего не построить. Одной рукой делать новую ВСМ, другой — переделывать из обычной в высокоскоростную совсем для этого не подходящую старую дорогу.

То есть главная причина неудачи проекта ВСМ Санкт-Петербург — Москва заключается в том, что государство не выполнило своих функций в этом проекте. В то же время государство, как и любая другая организация (и даже более того) делает, как правило, только то, что ему в данный момент нужно, и не занимается тем, что не считает актуальным. На всем протяжении проекта государственные приоритеты менялись в зависимости от политической, экономической и социальной обстановки в стране, и волею судеб проект создания Высокоскоростной железнодорожной магистрали между Санкт-Петербургом и Москвой не стал в данный период приоритетнее других государственных насущных нужд и пристрастий. Попросту говоря, государству, представляющему собой обычно фокус преломления наиболее весомых национальных проблем, потребностей и чаяний, это было в контексте конкретного исторического периода не особенно нужно. Можно ли этот фактор назвать вполне объективным? Кому как понравится.

Эпилог

Завтра будет вчера?

Ценность идеала в том, что он удаляется
по мере приближения к нему.

Махатма Ганди, индийский политик

Если вы желаете удержать человека
от какого-нибудь поступка,
заставьте его разговаривать на эту тему:
чем больше люди говорят,
тем меньше у них склонности делать.

Томас Карлейль, английский философ

Беспокойство — это неудовлетворенность,
а неудовлетворенность — первейшее условие прогресса.

Томас Эдисон, американский изобретатель

Так будут ли в России когда-нибудь высокоскоростные дороги или нет? Ветеран ВСМ Лев Данильчик в книге «История Ленгипротранса», изданной в 2005 году, написал: «Есть мнение, что на решение крупной народно-хозяйственной проблемы у нас уходит полвека. Если брать отсчет с 1965 года — уже прошло 38 лет. Остается 10–12 лет, и это немало. Но если посмотреть на перспективу развития дороги серьезно, то пора подумать о подготовке строительства ВСМ»¹.

Однако есть точка зрения, что для России, образно говоря, высокоскоростной поезд уже ушел, поскольку ВСМ — это вчерашний день, и если уж приступить к созданию действительно новых транспортных продуктов, надо строить дороги, работающие на принципе магнитного подвешивания, то есть по технологии maglev. Первым, кто стал об этом настойчиво говорить, был опять-таки Анатолий Зайцев — в свое время один из инициаторов строительства в России ВСМ. Так, например, в статье, опубликованной в журнале «РЖД-Партнер» в 2004 году, Зайцев после описания мирового опыта в этой отрасли констатировал: «Сегодня представляется необходимым провести первоначальную исследова-

тельную работу на предмет целесообразности строительства новой высокоскоростной линии Санкт-Петербург–Москва на принципе магнитной левитации. Следует включить в рабочую группу специалистов российской, немецкой и китайской сторон и продемонстрировать президенту страны, Правительству и общественности как достоинства, так и недостатки проекта при сравнении двух систем. Я убежден, что если первоначальные капиталовложения возмещаются другими полезными свойствами и сокращением эксплуатационных расходов — всегда надо соглашаться с более высокими единовременными расходами. Строить же дорогу, в конкретном случае Москва–Санкт-Петербург, на принципах вчерашнего дня — означает нести уже в ближайшей перспективе гораздо более весомые материальные и моральные потери»¹. И действительно, интерес к магнитному подвесу растет как в мире², так и в России. Например, президенту ОАО РЖД Владимиру Якунину в одном из интервью в 2006 году был задан вопрос: «Мы говорим: железные дороги. А Россия огромная, ехать долго, время теряется. Может быть, это все уже устарело?». Вот что он ответил: «А кто сказал, что через 10 лет не станет практикой использование поездов на магнитной подушке, которые будут ходить со скоростями, близкими к скорости самолета? Я серьезно говорю. Уже сегодня есть проработки, есть поезда, которые способны двигаться со скоростью 600 км в час. Человек, который поднимается на высоту 12 км, попадает в несвойственную себе среду. А тот, кто движется по земле в поезде, находится в комфортной обстановке, приятной даже с точки зрения чисто физиологической. Поэтому я думаю, что в обществе будущего этому будет уделяться большое внимание»³.

В январе 2008 г. на заседании Научно-технического совета ОАО РЖД был рассмотрен вопрос выбора на обозримое будущее основного варианта организации в стране высокоскоростного сообщения: на магнитном подвешивании или на традиционной рельсовой колее. Большинство высказалось все-таки за то, чтобы остановить выбор на принципе «ко-

¹ Зайцев А. Старые проблемы в новом звучании // РЖД-Партнер. 2004. № 12.

² В июне 2009 г. в прессе сообщалось, что Мюнхенская инженерная фирма «Schlegel GmbH» подписала с министерством транспорта Ирана соглашение о строительстве 860-километровой трассы Тегеран–Мешхедом для поезда «Трансрапид» на магнитной подушке со временем в пути 2,5–3 часа (Гудок. 2009. 29 июня).

³ Гудок. 2006. 26 октября.

¹ История Ленгипротранса. С. 150.

лесо–рельс»¹. В том же духе сегодня продолжается и работа над проектом ВСМ Санкт-Петербург–Москва.

А вот Зайцев по-прежнему возмущает спокойствие. В феврале 2009 года он, например, выступил в Совете Федерации РФ с докладом «О необходимости внедрения магнито-левитационной технологии для наземного высокоскоростного транспорта России». Конкретные его предложения были таковы: «Первое, Совету Федерации выступить с законодательной инициативой о создании государственного фонда для развития технологии maglev в конкретных коммерческих проектах. Это, прежде всего, направление Санкт-Петербург–Москва, а также “вылетные” линии на 300–500 км из Москвы и других городов-миллионников. Второе, закрепить законом создание управляющей компании, на которую возложить обязанность и ответственность за решение всего комплекса задач, связанных с технологией maglev»².

Летом же 2009 г. по инициативе Зайцева и академика Януша Данилевича на заседаниях Научного совета РАН стала активно обсуждаться новая комплексная инициатива по воссозданию Павловского музыкального вокзала со строительством к нему 37-километровой Царскосельской дороги на магнитном подвесе на маршруте Санкт-Петербург (Общественно-деловой центр «Газпром-сити») — аэропорт Пулково — г. Пушкин — г. Павловск³.

Если следовать методике Данильчика, что на решение задачи в России требуется 50 лет, то значит, где-то к 2050-м годам дорога на магнитной подушке будет у нас построена. Однако не окажется ли это к тому времени уже опять вчерашним днем?

¹ Гудок. 2008. 25 января.

² Зайцев А. Доклад в Совете Федерации РФ (совместное заседание комиссий по промышленной политике и естественным монополиям) «О внедрении магнито-левитационной технологии (maglev) в транспортную систему Российской Федерации». 2009 // Архив А.А. Зайцева.

³ См. Гурьев А. Дорога на магнитном подвесе: второе дыхание в России? // РЖД-Партнер. 2009. № 19.

Хронология

- 1969–1974 гг.** — по заданию МПС СССР проведен комплекс работ по изучению дальнейших путей повышения скоростей движения на железных дорогах СССР. Выдвинута идея создания специализированной высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва–Юг, или Центр–Юг.
- 1975 г.** — пленум Научно-технического совета МПС признал целесообразным разработать в десятой пятилетке (1976–1980 гг.) ТЭО по выполнению научно-исследовательских работ, связанных с организацией высокоскоростного движения в направлении Центр–Юг.
- 1987 г.** — возобновление работ по проекту Высокоскоростной магистрали Центр–Юг. Назначение координатором работ заместителя директора ВНИИЖТа Е.А. Сотникова.
- 1988, 30 декабря** — Постановлением Совета Министров СССР № 1474 утверждена Государственная научно-техническая программа «Высокоскоростной экологически чистый транспорт».
- 1989, 7 февраля** — образование Научно-технического совета по Государственной программе «Высокоскоростной экологически чистый транспорт». Назначение его членом и руководителем подпрограммы ВСМ Центр–Юг первого заместителя министра путей сообщения СССР Г.М. Фадеева. Главным конструктором проекта назначен Е.А. Сотников.
- 1989, февраль** — рассмотрение инициативы начальника Октябрьской железной дороги А.А. Зайцева включить в проект ВСМ Центр–Юг направление Ленинград–Москва.
- 1989, 23 февраля** — объявлен план мероприятий по реализации проекта ВСМ Центр–Юг. Дана официальная расшифровка направления линии как Ленинград–Москва–Крым и Кавказ.
- 1989, 29–30 июня** — Первое Всесоюзное совещание по проблеме создания ВСМ Центр–Юг в г. Ленинграде в гостинице «Пулковская».
- 1989, 24 августа** — Техничко-экономические соображения (ТЭС) по проекту ВСМ Центр–Юг одобрены профильной секцией Научного совета ГКНТ СССР.

- 1989, 17 ноября** — ТЭС по проекту ВСМ Центр–Юг одобрены Научно-техническим советом Октябрьской железной дороги.
- 1989, 30 ноября** — Ленгипротранс получил от Октябрьской железной дороги задание на производство ТЭО проекта ВСМ Ленинград–Москва.
- 1989, декабрь** — завершение ВНИИЖТом разработки Научного проекта по комплексному исследованию системы высокоскоростного экологически чистого транспорта.
- 1990, 23 января** — ТЭС по проекту ВСМ Центр–Юг одобрены Научно-техническим советом МПС СССР.
- 1990, 3 февраля** — ТЭС по проекту ВСМ Центр–Юг одобрены Научно-техническим советом Минтрансстроя СССР.
- 1990, 19–22 ноября** — Вторая Всесоюзная конференция по высокоскоростному движению на железнодорожном транспорте в г. Ленинграде в гостинице «Пулковская». Создание ВСМ Ленинград–Москва рассматривается в качестве головного и первоочередного участка ВСМ Центр–Юг.
- 1990–1991** — Ленгипротрансом проведены технико-экономические исследования, геодезические, гидрологические, инженерно-геологические и трассировочные работы, согласования вариантов трассы с землепользователями и землевладельцами, дешифрирование материалов аэрофотосъемки вдоль трассы и др.
- 1991, март** — подкомиссия Государственной экспертной комиссии Госплана СССР одобрила и признала перспективным выделение проекта создания ВСМ Ленинград–Москва в качестве самостоятельной научно-технической проблемы.
- 1991, март** — коллегия МПС СССР по высокоскоростному движению одобрила планы по строительству ВСМ Ленинград–Москва.
- 1991, 8 мая** — назначение министром путей сообщения СССР Л. Матюхина.
- 1991, 13 сентября** — Указ Президента РФ Б.Н. Ельцина № 120 «О создании высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва».

- 1991, 25 декабря** — в Санкт-Петербурге зарегистрировано Российское акционерное общество «Высокоскоростные магистрали» (РАО ВСМ).
- 1992, 20 января** — образование Министерства путей сообщения Российской Федерации. Министром назначен Г.М. Фадеев.
- 1992, 17 июля** — Указ Президента РФ Б.Н. Ельцина № 786 «О строительстве высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва и организации производства электроподвижного состава».
- 1992, июль** — Наблюдательный совет РАО ВСМ утвердил Технико-экономическое обоснование (ТЭО) проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва.
- 1992, 8 сентября** — ТЭО проекта одобрил Экспертный совет при Президенте РФ.
- 1992, 19 октября** — Государственная научно-техническая программа «Высокоскоростной экологически чистый транспорт» утверждена приказом Министерства науки, высшей школы и технической политики Российской Федерации № 1094.
- 1993, 11 января** — в ЛИИЖТе прошла Конференция по организации скоростного движения на линии Санкт-Петербург–Москва и перспективах его развития на железных дорогах России. Первый заместитель министра путей сообщения Э.С. Поддавашкин и все участники выступают за строительство ВСМ.
- 1993, апрель** — обнародовано выполненное по инициативе министра путей сообщения РФ Г.М. Фадеева заключение немецкой инженерной и консалтинговой компании «Де-Консалт» о нецелесообразности строительства ВСМ Санкт-Петербург–Москва.
- 1993, 30 июля** — торжественная закладка первого железнодорожного моста через р. Кузьминку на 18-м км трассы ВСМ.
- 1993, 22 декабря** — Приказ Комитета РФ по земельным ресурсам и землеустройству № 62 «Об изъятии и предоставлении в постоянное пользование земель под строительство и эксплуатацию пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва».
- 1994, 25 февраля** — положительное Заключение по проекту Государственной вневедомственной экспертизы России (Главгосэкспертиза).

- 1994, 20 апреля** — положительное Заключение по проекту Государственной экспертной комиссии Минэкономики РФ.
- 1994, 15 июня** — Постановление Правительства РФ № 671 «О финансовой поддержке государства в создании высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва».
- 1994, 28 сентября** — коллегия МПС, посвященная развитию скоростного движения на железных дорогах России. Приняты Решения «О разработке Программы организации скоростного движения на существующей сети железных дорог» и «О проведении Комплексной реконструкции магистрали Санкт-Петербург–Москва для регулярного обращения поездов со скоростью 200 км в час».
- 1994, 21 октября** — торжественное символическое открытие производства первых в России высокоскоростных электропоездов на территории «Завода Трансмаш».
- 1994, ноябрь** — генеральным директором РАО ВСМ назначен В.И. Тулаев.
- 1994, 8 декабря** — РАО ВСМ и компания «Софрерай» заключили Генеральный контракт на рабочее проектирование ВСМ Санкт-Петербург–Москва.
- 1995, июнь** — положительное заключение ОВОС по проекту Научного совета по экологии и природным ресурсам Санкт-Петербургского центра РАН.
- 1995, 6 июля** — Приказ Минприроды РФ № 274 «О проведении государственной экологической экспертизы ТЭО строительства ВСМ Санкт-Петербург–Москва».
- 1995, 10 августа** — Минэкономики РФ одобрило проект строительства вокзального комплекса в Санкт-Петербурге.
- 1995, 11 сентября** — Генеральное соглашение № 5-3-08 «О предоставлении гарантий по облигационному займу РАО “Высокоскоростные магистрали” 1994–1999 годов».
- 1995, 22 ноября** — коллегия МПС по комплексной реконструкции линии Москва–Санкт-Петербург.
- 1995, 24 ноября** — положительное заключение Государственной экологической экспертизы по проекту ВСМ Санкт-Петербург–Москва.

- 1996, 24 января** — первый выпуск облигаций РАО ВСМ.
- 1996, январь** — Градостроительный совет Санкт-Петербурга одобрил концепцию вокзального комплекса.
- 1996, 27 июня** — Распоряжение Правительства РФ № 1016-р о привлечении кредита \$ 200 млн в Великобритании для строительства вокзального комплекса ВСМ в Санкт-Петербурге.
- 1996, 26 августа** — министром путей сообщения РФ назначен А.А. Зайцев.
- 1996, осень** — работы по разминированию на участке трассы ВСМ Санкт-Петербург–Новгород.
- 1997, 14 апреля** — министром путей сообщения РФ назначен Н.Е. Аксенов.
- 1997, 19 июня** — проект ВСМ признан целесообразным на заседании Государственной думы.
- 1997, 23 июня** — Постановление Государственной думы № 1612-ПГД об одобрении кредита для вокзального комплекса в Санкт-Петербурге.
- 1997, 2 июля** — положительное заключение по проекту вокзального комплекса в Санкт-Петербурге Главгосэкспертизы России.
- 1997, 11 июля** — РАО ВСМ и испанская компания ИНЕКО подписали контракт на выполнение проектных работ на участке Санкт-Петербург–Новгород.
- 1997, 17 ноября** — начало строительства вокзального комплекса в Санкт-Петербурге.
- 1998, 1 июля** — Указ Президента РФ Б.Н. Ельцина № 756 «О признании утратившими силу некоторых указов Президента РФ».
- 1998, август** — дефолт в России.
- 1998, октябрь** — работы по строительству вокзального комплекса в Санкт-Петербурге остановлены.
- 1999, 28 июля** — презентация первого опытного высокоскоростного поезда «Сокол».
- 2000, 30 августа** — Поручение Президента РФ В.В. Путина № Пр-1752 об ускорении подготовки необходимых документов по строительству ТКЦ.

- 2001, 29 декабря** — Постановление Правительства РФ № 912 «О передаче в федеральную собственность незавершенного строительства Транспортно-коммерческого центра в г. Санкт-Петербурге».
- 2002, 4 января** — министром путей сообщения назначен Г.М. Фадеев.
- 2002, март** — прекращение со стороны МПС по инициативе министра Г.М. Фадеева финансирования проекта «Сокол».
- 2002, 23 октября** — передача в федеральную собственность незавершенного строительства вокзального комплекса в Санкт-Петербурге.
- 2004, 9 марта** — министром транспорта РФ назначен И.Е. Левитин.
- 2004, 11 июня** — министр транспорта И.Е. Левитин заявил на заседании правления ОАО РЖД о необходимости вернуться к планам по строительству отдельной Высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург–Москва.
- 2004, 11 августа** — Поручение Президента РФ В.В. Путина № Пр-1339 об объединении усилий РАО ВСМ, заинтересованных министерств, ведомств и ОАО РЖД по вопросу проекта ВСМ Санкт-Петербург–Москва.
- 2004, 21 декабря** — в г. Шлезвиге (Германия) президент ОАО РЖД Г.М. Фадеев и президент Группы транспортной техники «Сименс АГ» Ханс Шаберт подписали в присутствии глав двух государств Протокол о намерениях по производству в 2007 году скоростных электропоездов нового поколения под скорости 300 км в час и более.
- 2004, 28 декабря** — Распоряжение МПС «Об организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения». Действующую линию Санкт-Петербург–Москва решено сделать высокоскоростной.
- 2005, 11 января** — Приказ начальника Октябрьской железной дороги В.В. Степова № 2/Н «О начале работ по организации скоростного и высокоскоростного движения на участке Москва–Санкт-Петербург–Выборг–Госграница».
- 2005, 11 апреля** — на Ганноверской выставке-ярмарке ОАО РЖД и «Сименс» подписали Договор о развитии производства высокоскоростных поездов для «Российских железных дорог».
- 2005, 14 июня** — президентом ОАО РЖД назначен В.И. Якунин.

- 2005, 12 июля** — генеральным директором РАО ВСМ назначен В.С. Воронин.
- 2006, май** — ОАО РЖД и «Сименс» в ходе форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи подписали Договор о поставке 8 высокоскоростных электропоездов Velaro RUS.
- 2006, 4 июля** — Совет директоров ОАО РЖД одобрил создание дочернего акционерного общества «Скоростные магистрали».
- 2007, 15 февраля** — Указ Президента РФ В.В. Путина № 178 «Об ОАО «Российские железные дороги», согласно которому акции РАО ВСМ, находящиеся в федеральной собственности, передаются в уставный капитал ОАО РЖД.
- 2007, декабрь** — В.С. Воронин уволен с поста генерального директора РАО ВСМ.
- 2007, декабрь** — РАО ВСМ стало дочерней компанией ОАО РЖД.
- 2008, 17 июня** — утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года, согласно которой ВСМ Москва–Санкт-Петербург должна быть построена до 2015 г.
- 2008, 22 ноября** — утверждена Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года, в которой строительство ВСМ Москва–Санкт-Петербург продекларировано в числе приоритетных объектов до 2015 г.
- 2008, декабрь** — в Россию прибыл и приступил к испытаниям первый из восьми заказанных поездов Velaro RUS, получивших русское имя «Сапсан».
- 2009, 21 апреля** — на заседании Техничко-экономического совета ОАО РЖД предложено вести дальнейшее проектирование ВСМ Москва–Санкт-Петербург не по Новгородскому, а по Западному варианту.
- 2009, 30 июля** — состоялся презентационный рейс высокоскоростного поезда «Сапсан» на линии Москва–Санкт-Петербург с участием президента ОАО РЖД В.И. Якунина и губернатора Санкт-Петербурга В.И. Матвиенко. Поезд преодолел путь между столицами за предельно возможное на данной инфраструктуре время — 3 часа 45 минут.

Именной указатель

Абалкин Л.Н. 45
 Авилов В.Н. 289
 Аксененко Н.Е. 64, 73, 74, 75, 77, 93, 96, 97, 101, 102, 144, 179, 189, 204, 205, 208, 215, 216, 221, 222, 334, 339, 351
 Алексеева М. 291
 Алексеев Г. 140
 Алимов А. 155, 171
 Алферов Ж.И. 284
 Алфимов В.Г. 164, 263
 Антипин П.С. 198
 Антипова Т. 318
 Арсентьев А.С. 106, 211
 Асарин А.Е. 157
 Бадах В.И. 236, 237
 Барабанова Т.С. 266
 Барабошин В. 289
 Белова А.Г. 338
 Белозеров В.Л. 263
 Белокозов Б.П. 198
 Белый О.В. 139, 234
 Беседин И.С. 226, 246, 249
 Бесхмельницын М.И. 269
 Беххольд А. 228, 229
 Бещева Н.И. 12
 Бжитский В.Н. 289
 Боголюбов С.А. 157
 Богорад Н. 291
 Болдырев Ю. 98
 Болотин А.В. 113, 114, 129, 149
 Большаков А.А. 15, 53, 55, 58, 59, 61, 66, 67, 94, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 106, 107, 112, 144, 145, 178, 198, 263, 293, 332, 333, 339
 Булей Ж. 24
 Быков Н.В. 106
 Вакуленко С.П. 142, 222
 Васильев Д. 262
 Верховная И.А. 291
 Волков В.И. 289
 Воронин В.С. 95, 137, 265, 266, 267, 268, 316, 317, 318, 321, 323, 332, 340, 353
 Гайдар Е.Т. 46
 Гапанович В.А. 228, 232, 233, 235, 243, 249, 251, 252, 253
 Гапеев С.Н. 205
 Гидаспов Б.В. 35
 Гинько В.Н. 43, 89
 Глазовский Н.Ф. 156
 Гоголев А.И. 289
 Гоголь Н.В. 9
 Голубь Л. 176
 Горбачев М.С. 46, 51
 Горбачик Т.В. 262, 266

Гордеева Н. 262
 Гусаренко Е. 291
 Давыдова Л.А. 216
 Давыдов Н. 44, 219
 Данилов-Данильян В.И. 153, 162, 164, 165, 167, 170
 Данильчик Л.Н. 19, 27, 41, 59, 61, 100, 143, 214, 219, 223, 224, 228, 331, 333, 344
 Дмитриев В. 56, 197, 198
 Довганец Е. 318
 Дружининский М. 288
 Дыдышко П. 289
 Дьяконов К.Н. 157
 Евгеньев И.Е. 157
 Ежелев А. 91
 Ельцин Б.Н. 46, 48, 53, 54, 58, 70, 71, 185
 Ефимов В.Б. 49, 95
 Жабров С.С. 23, 33, 40, 67, 157
 Жужукало А.С. 289
 Жуковский Ю.Б. 147, 164
 Забелина Н. 158
 Заборин О.В. 163
 Зайцев А.А. 2, 19, 20, 21, 22, 23, 43, 53, 55, 56, 59, 60, 61, 69, 71, 73, 94, 101, 102, 114, 155, 164, 174, 178, 179, 200, 214, 235, 287, 289, 292, 293, 298, 307, 308, 333, 344, 345, 346, 351
 Закревская Г.П. 289
 Замушинский В.К. 67
 Зиннер В.И. 240
 Зубарев С.В. 154, 172
 Зудин В.Д. 209
 Зябилов Х.Ш. 226
 Ильин В. 304, 305
 Исаев А.С. 156, 164
 Исингарин Н.К. 17, 94, 95, 132, 299, 336
 Казьмин Ю.А. 68, 173, 285, 289
 Каменев А. 54
 Касьянов М.М. 205
 Кийски Е. 56
 Киселев И.П. 12, 98, 117, 119, 141, 154, 186, 213, 301, 302, 303, 304, 305, 308
 Ковалев А.А. 288
 Ковалев В.И. 2, 74, 85, 86, 141, 216, 224, 236, 237, 271, 272, 273, 274, 275, 288
 Козлов С.П. 56, 112
 Колесникова В.Б. 167, 279, 280
 Колин А.В. 142, 222
 Колодяжный Н.В. 12
 Комаров Г.П. 192
 Конарев Н.С. 17, 25, 47, 68, 76, 77, 88, 91, 94, 173, 236, 285
 Кондратенко А.Н. 64, 77, 79, 199, 306
 Коновалова Н.В. 84, 291
 Коровин Г.Н. 157
 Кочергин В. 233
 Кочетков К.А. 123
 Кривной А. 199

- Крючков В. 47
 Кузнецов А.П. 178, 203
 Куценина Т.А. 291, 307
 Лампрехт Р. 245
 Лapidус Б.М. 249
 Ларионов А. 290
 Лебедев А.И. 137, 317
 Левин В.М. 138
 Левитин И.Е. 80, 212, 223, 251, 252, 253, 254, 255, 264, 266, 269, 311, 313, 314, 315, 317, 352
 Лемешев М.Я. 168, 282
 Лисицин А.Л. 43, 79
 Лобко В.Н. 83, 84
 Лобов О.И. 58, 59
 Лужков Ю.М. 205, 342
 Лушников А.В. 318
 Ляпустин О. 262
 Мандрон Я.В. 266, 318
 Марков П.Ф. 86, 217
 Матвиенко В.И. 189, 194, 196, 209, 254, 353
 Матюхин Л.И. 48, 68
 Медорн Х. 314
 Меллер Д. 228, 231
 Мизес Л. 74
 Минашина Н.Г. 157
 Мирошниченко О.Ф. 134, 139
 Михно В.В. 235, 263, 266, 318
 Мишарин А.С. 203, 255, 256, 257, 264, 271
 Молчанов Ю.В. 266
 Монсерье П. 144, 149, 341, 343
 Морозов В.Н. 178
 Мягачев К. 209
 Найвольт И. 144
 Наливайко В. 43
 Нестеренко А.Н. 308
 Осипов Ю.С. 284
 Осипьян Ю.А. 284
 Осьминин А.Т. 2, 236, 237
 Павлов В. 27, 41, 46
 Павлов В.Н. 27, 41, 46
 Павловский И.Г. 68, 124
 Паршинцев А.А. 263, 266
 Пейсахзон Б.Э. 12
 Пехтерев Ф.С. 258, 259, 260
 Пешков А.М. 164, 307
 Пешков Н. 164, 307
 Поддавашкин Э.С. 77, 78, 101, 349
 Прохоров Б.Б. 157
 Прусак М.М. 342
 Путин В.В. 84, 103, 121, 210, 212, 225, 229, 231, 246, 269, 337
 Пушкин А.С. 82, 346
 Пясецкий А. 263
 Расторгув В. 283
 Ретюнин А.С. 75, 86, 220, 292, 323
 Ротенберг И. 263
 Рыбкин В.Г. 110, 327
 Рыженков В. 177

- Рыжков Н.И. 46
 Саввов В.М. 39, 40, 41, 44, 56, 59, 66, 100, 115, 132, 157, 175, 201, 203, 206, 215, 271, 284, 323, 334, 335, 340, 346, 347, 348, 349, 351, 353
 Саенко Н.Н. 233
 Саламбеков Б.К. 85
 Самохина К. 263
 Смирнов С.А. 195
 Собчак А.А. 35, 53, 58, 59, 103, 161, 163, 342
 Солобуто А.В. 88, 89, 90, 91, 92, 93
 Сосковец О.Н. 111
 Соснов А. 291
 Сотников Е.А. 15, 16, 23, 25, 27, 38, 39, 56, 59, 70, 119, 150, 347
 Спасский И.Д. 104, 105, 106, 196, 200, 210, 213, 214
 Степов В.В. 227, 233, 241
 Стрелков М.В. 236, 237
 Суржинский Ю.Г. 156, 164, 170
 Сыроечковский Е.Е. 157
 Твен М. 186
 Тишков А.А. 157, 158, 159, 161, 164, 166, 167, 168, 169, 175, 176
 Третьяк В.П. 71
 Тугаринов С.Л. 263, 266, 318
 Тулаев В.И. 56, 62, 63, 64, 71, 100, 102, 104, 131, 141, 145, 166, 169, 178, 179, 185, 191, 200, 212, 215, 254, 261, 262, 263, 264, 265, 267, 286, 319, 340, 350
 Тягунов А.А. 288
 Ульянов О.С. 326
 Утевский А.С. 56
 Фадеев Г.М. 21, 23, 26, 36, 37, 38, 44, 49, 51, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 101, 109, 121, 146, 192, 195, 196, 205, 208, 209, 210, 211, 212, 214, 215, 216, 217, 219, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 234, 239, 240, 241, 242, 246, 248, 253, 254, 257, 268, 290, 306, 319, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 349, 352
 Фрадков М.Е. 255
 Фролов Л.М. 84, 291
 Харченко О. 144, 182, 183, 263
 Хвостик Н. 292
 Хронопуло С. 313, 326
 Чегасов Г.С. 167
 Черевко И. 291
 Чернаков В.М. 121
 Черномырдин В.С. 101, 125, 195
 Чистобаев А.И. 171
 Чумак А.И. 263, 266, 318
 Шаберт Х. 225, 245, 314, 352
 Шарков Ю. 287

Шахмаев М.В.	164	Яблоков А.В.	156, 157, 158, 159, 161, 164, 166, 167, 168, 169, 170, 174, 175, 176, 308
Шахрай С.М.	185	Ядов А.	177
Шашорин А.	263	Яковлев В.А.	184, 203
Шредер Г.	229, 246	Якунин В.И.	7, 231, 242, 243, 244, 245, 265, 271, 272, 312, 313, 314, 323, 352
Штумп Р.	229	Янин И.Т.	290
Щучкин А.М.	287, 291, 305	Яриков И.М.	234
Эпштайн Р.	230, 231	Ясин Е.Г.	170
Юрасов В.М.	291		
Яббаров Р.Ф.	263, 266		

Для заметок

Гурьев Андрей Ипполитович

И КАКИЕ ЖЕ РУССКИЕ НЕ ЛЮБИЛИ БЫСТРОЙ ЕЗДЫ?

История обреченного проекта

Корректор *Л.Н. Образцова*

Оригинал-макет подготовлен
ООО «ИПК «КОСТА»

Подписано в печать 27.10.2009. Формат 60×88/16.

Печать офсетная. Бумага офсетная.

Гарнитура Minion. Объем 22,5 п. л.

Тираж 1000 экз. Заказ №

Отпечатано с готовых диапозитивов
в ООО «ИПК «БИОНТ»

199026, Санкт-Петербург, Средний пр., д. 8

ISBN 978-5-91258-117-5

