

Пора возвращаться домой

Когда меня попросили написать очерк о жизни «Гудка» после смены его руководства в 2010 году, я подумал, что вряд ли имеет смысл пытаться представить некий объективный взгляд историка по этому поводу, потому что всё равно он в данном случае получится субъективным.

Андрей Гурьев

Работая первым заместителем главного редактора, я, разумеется, принимал активное участие в выработке и реализации редакционной политики, и отрешиться от личных воззрений, наблюдений и впечатлений по этому поводу было достаточно затруднительно, да, думаю, и не нужно.

Поэтому пусть мои заметки носят характер эдакого «мемуара» по горячим следам, вовсе не претендующего на полноту и истину

в последней инстанции. При этом мне хотелось бы передать атмосферу в редакции этих лет, объяснить свою позицию по тем или иным вопросам деятельности газеты, может быть, в каких-то местах немного приоткрыть редакционную «кухню». Думаю, что читателям этой книги, которые в основном являются друзьями «Гудка», всё это будет небезынтересно.

Времена не выбирают

В мае 2010 года главному редактору журнала «РЖД-

Партнёр» Александру Сергеевичу Ретюнину предложили возглавить «Гудок», и он, в свою очередь, позвал меня своим первым заместителем. Надо сказать, что это предложение явилось для меня полной неожиданностью. Я всю свою сознательную жизнь прожил в Санкт-Петербурге и в Москву никогда не собирался. Работая в 2000-е годы обозревателем, а затем заместителем главного редактора журнала «РЖД-Партнёр», я издал ряд книг, начал писать докторскую



Андрей Гурьев и первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов: открытый диалог

диссертацию по истории реформы на железнодорожном транспорте, стал по совместительству доцентом на кафедре истории ПГУПСа, задумал написать ещё несколько научных, публицистических и литературных работ и своё будущее видел именно в этом ключе.

Тем не менее, недолго продумав (всего лишь полночи), я согласился на новую должность, считая

себя к ней в принципе достаточно подготовленным. Являясь профессиональным железнодорожником, я к тому времени был уже и одним из самых квалифицированных журналистов в отрасли, причём с многолетним опытом административной работы. И в таких условиях не принять этот вызов судьбы было бы, с моей точки зрения, просто неправильно, нелогично.

К тому времени ни для кого не составляло секрета, что за постперестроечные годы «Гудок» стал уже далеко не тем, чем был раньше, – органичной частью отрасли с мощнейшим корпусом журналистов – профессионалов в сфере железнодорожного транспорта, с богатыми литературными традициями и высоким статусом в системе МПС как самой газеты, так и её сотрудников.

И дело здесь было по большому счёту не в чьих-то недоработках, некомпе-

«Гудок» 95 лет

тентности или тем более злом умысле, а в самом времени. В те годы многим казалось, что формат чисто эмпээсовской газеты безнадежно изжил себя, что нужно преодолеть ограниченность её тематики, расширить кругозор, прекратить «отраслевой эгоизм», выйти на новую аудиторию и т.д. При этом стали последовательно, в зависимости от тех или иных течений в МПС, а затем в ОАО «РЖД», осуществляться попытки

Чтобы конкурировать с табloidами, «Гудок» вынужден был «желтеть», и это не добавляло ему авторитета

сделать из «Гудка» некие железнодорожные «Правду», «Коммерсант», «Комсомольскую правду» и т.п.

Причём во второй половине 1990-х – начале 2000-х годов идеи о некоей универсализации «Гудка» и дорожных газет разделяли многие, более того, это даже находило своё прямое отражение в руководящих документах. У меня, например, сохранилось «Методическое пособие главным редакто-

рам отраслевых изданий», подписанное в начале 2000-х годов, где прямо указывалось: «Цель отраслевого издания – дать читателю полную картину окружающей его действительности. Идеальная отраслевая газета – это издание, которое исключает потребность читателя в приобретении другого печатного издания, как общенациональных, так и региональных СМИ».

Однако практика показала, что такая концепция

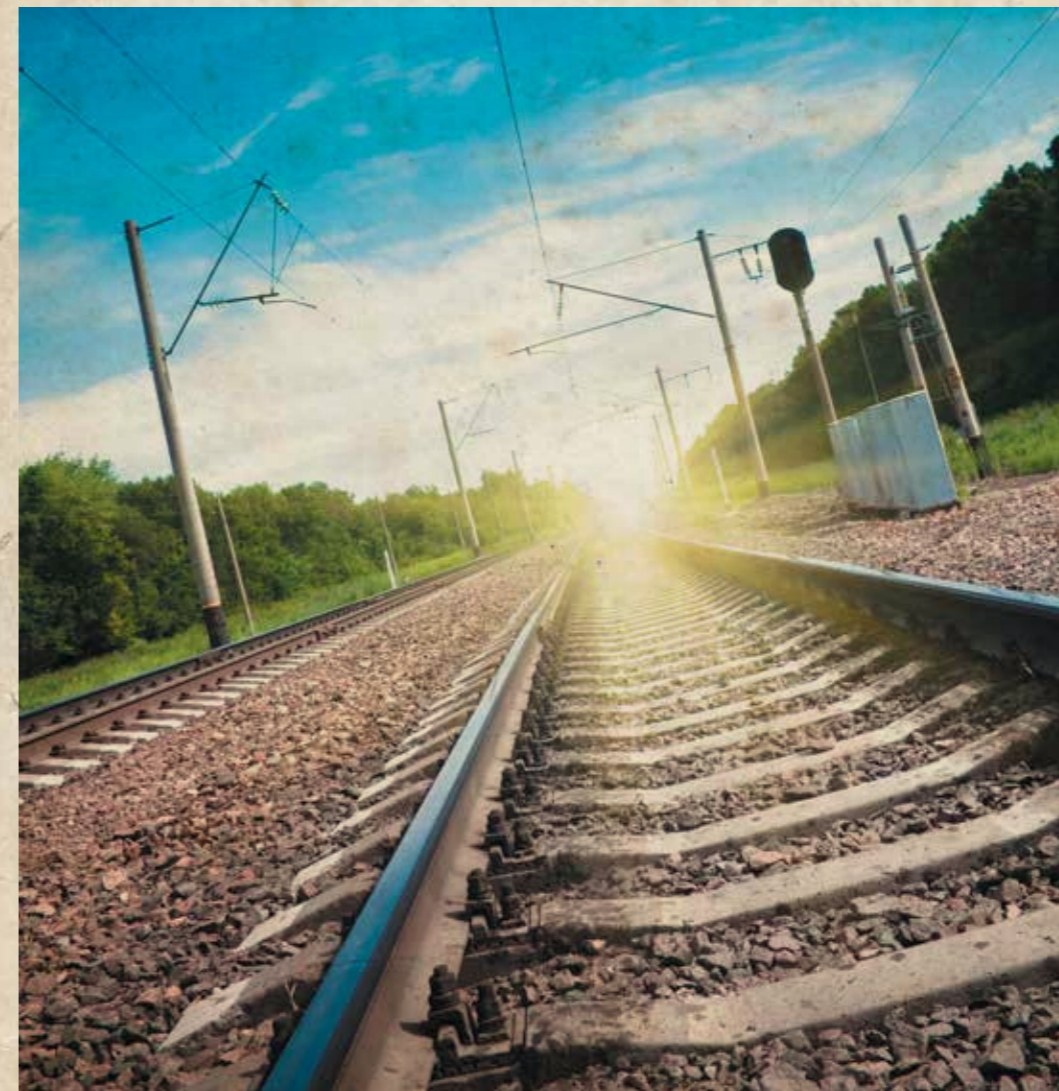
оказалась нежизненной. Вступая в конкуренцию с общественно-политическими изданиями и пытаясь занять их нишу, «Гудок» был обречён на поражение, потому что не мог дать более качественную продукцию в этой сфере. А чтобы конкурировать с табloidами, он был вынужден в чём-то просто «желтеть», по крайней мере в своих специальных приложениях, и это тоже не добавляло

ему профессионального авторитета. А вот ослабляя работу в железнодорожной сфере, газета явно теряла интерес и своей исконной аудитории.

Разумеется, были в это время и положительные наработки. Свежая кровь порой бурлила в «Гудке» и заставляла его работать живее, разрушать некоторые действительно замшелые каноны и стереотипы, в чём-то эпатировать достаточно консервативную железнодорожную среду – и это можно образно охарактеризовать как попытку основательно проветрить помещение и газеты, и самой отрасли.

Однако при этом нельзя не видеть, что было утрачено и многое ценное, в частности профессионализм, которым всегда славились гудковцы. Старые кадры уходили, а с ними пресекались и лучшие традиции. Многие из приходящих работников, может, и были хорошими журналистами, но отрасли не знали, особого интереса к ней не чувствовали, на железно-

«Гудок» 95 лет



«Гудок» 95 лет

дорожной передовой, что называется, под пулями не ходили.

И всё это постепенно привело к тому, что «Гудок» и железные дороги в определённый период стали просто плохо понимать друг друга, говорить едва ли не на разных языках. Это проявлялось как в буквальном смысле, когда в материалах употреблялись такие термины, понятия и словосочетания, которые железнодорожникам несвойственны, так и в содержании статей.

Конечно, предшествующее руководство «Гудка» стремилось преодолеть эти недостатки, в частности стала внедряться практика согласования заметок перед их публикацией в соответствующих департаментах. Это должно было исключить всяческие ляпы и непрофессионализмы. Однако такой приём имел и обратную сторону. Специалисты в департаментах нередко превращали журналистские материалы в какие-то бюрократические справки, полные канцеля-

ризмов и очищенные от проблемных вопросов, в результате всё ещё больше усложнялось.

Поэтому, когда Александр Регионин стал объяснять мне своё видение того, каким ему видится будущее газеты, он, в частности, сказал: «Мы пойдём в «Гудок» под лозунгом «Пора возвращаться домой!». Новый главный редактор имел в виду то, что необходимо реанимировать всё лучшее из прежней газеты, превратить её опять в издание для железнодорожников, которое бы говорило на их языке, рассказывало об их жизни, о них самих и о тех проблемах, которые непосредственно волнуют и рядовых работников, и руководителей разных уровней. При этом делать это всё, естественно, нужно на основе новых современных форматов и технологий.

В июле 2010 года президент ОАО «РЖД» Владимир Иванович Якунин утвердил Концепцию реформирования корпоративных печатных СМИ, реализация которой и легла в основу

деятельности нового руководства «Гудка».

Вперёд, на мины, за орденами!

Что меня первым делом удивило в «Гудке», когда в начале июля 2010 года я приступил к своим новым обязанностям? Главное – это недостаток публицистичности в газете, которую многие журналисты старались убрать даже из интервью. Помню такой случай. Нужно было взять интервью у одного из вице-президентов ОАО «РЖД», и, чтобы показать корреспонденту, как это нужно правильно делать, я пошёл на встречу вместе с ним и сам задавал вопросы. Вице-президент отвечал по делу, достаточно остро, не боясь высказать какие-то новации в своей сфере. Корреспонденту оставалось только переписать с диктофона ответы и литературно их обработать. Делалось всё «с колёс», интервью было заявлено в текущий номер, и часов в 12 дня корреспондент принёс мне текст. Когда

«Гудок» 95 лет



На планёрке

я его прочитал, возникло ощущение, что мы были на совершенно разных встречах. Я почти не узнавал то, о чём в действительности говорил вице-президент, в основном это были какие-то обтекаемые фразы обо всём и ни о чём. Мне пришлось самому взять диктофон, написать интервью буквально с нуля, успеть его показать интервьюируемому, внести правки и поставить в номер. Когда же я спросил у корреспон-

дента, какая была нужна вместо нормальных ответов выдумывать какую-то тягомотину, он не смог мне ответить.

Признаюсь, больше всех других проблем меня изначально волновала идейно-экономическая сторона деятельности «Гудка». Я убеждён, что газета не может существовать без определённого мировоззрения или, как говорили в России ещё в XIX веке, направления. Иначе просто

невозможны никакие оценки, выводы, критика, предложения и т.д. Но, чтобы оценивать или даже просто размышлять о чём-либо, необходимо придерживаться некоей системы базовых ценностей. При этом самые общие из них будут давать ключ к пониманию в том числе и частных, локальных вопросов, включая производственные.

Я считал, что все материалы, затрагивающие производственные, в частности экономические, темы, должны исходить

«Гудок» 95 лет

из того, что на железнодорожном транспорте идёт реформа, цель которой – адаптация к рыночным отношениям, и никакой разумной альтернативы ей нет. Иначе вся целостная картина, которую должна рисовать отраслевая газета по поводу деятельности железнодорожного транспорта и работы каждого железнодорожника, неизбежно будет распадаться на множество разрозненных осколков информа-

некие ценностные ориентиры, которыми должен руководствоваться каждый журналист при написании материалов. Я пояснил, что, по моему мнению, нужно начать хотя бы с трёх простых постулатов, и назвал их. Первое, рынок лучше, чем нерынок. Второе, интересы железнодорожников для нас являются основным приоритетом. И третье, нужно повернуться лицом к конкретным проблемам человека труда.

все необходимые экономические инструменты, гибко реагирует на платёжеспособный спрос, зарабатывает для своего содержания и развития необходимые средства, использует антизатратные механизмы. Реформа нужна прежде всего самой железной дороге, чтобы нормально жить и развиваться, – такая мысль была заложена в моём научно-публицистическом исследовании «Из тупика», её я прямо или косвенно всегда старался пропагандировать и в газете «Гудок». В первую очередь через написанные мною самим или же отредактированные (нередко переписанные) колонки «От редакции» и интервью с первыми лицами ОАО «РЖД».

Здесь нужно пояснить: не только у большинства читателей, но и у многих журналистов существует мнение, что интервью – это один из наиболее лёгких жанров в журналистике: достаточно задать собеседнику вопросы, записать на диктофон ответы, перенести их на бумагу, слегка

Я убеждён, что газета не может существовать без определённого мировоззрения, или, как говорили ещё в XIX веке, направления

ции, ничего не дающих ни уму, ни сердцу.

На одной из общих редакционных летучек я сказал в этой связи, что в «Гудке» достаточно хорошо поставлено дело с поиском и публикацией информационных новостных заметок, но не хватает публицистики, то есть явных или же просто подспудных оценок тех или иных явлений. Но, чтобы это делать, нужно сначала обозначить для себя

Такую линию я и стремился проводить в газете в рамках моих полномочий. Прежде всего мы стали в этой связи больше внимания уделять реформе железнодорожного транспорта. При этом я всегда исходил из того, что реформирование направлено главным образом на то, чтобы дать возможность железной дороге стать полноценным транспортным бизнесом, который, имея

«Гудок» 95 лет



отредактировав стилистически, и можно почивать на лаврах. Конечно, в ряде случаев бывает и так, но если человек, с которым делается интервью, хоть сколько-нибудь придаёт ему значение, то его реак-

ция на такой продукт чаще всего будет негативной и с данным журналистом он больше не захочет иметь дело.

Особый род интервью составляют те, где беседа ведётся с каким-либо

крупным руководителем, причём по целому ряду концептуальных, жизненно важных для целевой аудитории вопросов, от ответов на которые зависят работа, жизнь и судьба людей и коллективов.

«Гудок» 95 лет

Чаще всего интервью с руководителями высокого ранга делаются так. Сначала формулируются тема и основные вопросы, которые, по мнению журналиста, необходимо задать собеседнику. Далее в основу интервью кладутся основные идеи, рассуждения, установки и комментарии, которые интервьюируемый высказывает во время личной встречи с журналистом либо, если таковой не было, – в различных выступлениях, на совещаниях, при предыдущих личных контактах и др. Всё это журналист должен сформулировать в виде беседы, в целом ряде мест расширяя и развивая высказанные руководителем установки, при необходимости дополняя их какими-то аргументами, примерами, экскурсами и т.д., а что-то, наоборот, убирая или оставляя для другой темы. После этого интервью посылается на согласование, и руководитель работает с ним, то есть вносит правки, делает изменения, дополнения,



В честь «Гудка»

возможно, просит какие-то места ещё доработать в том или ином плане. (Хуже всего, конечно, если он просто всё перечёркивает и велит этому журналисту больше не попадаться ему на глаза – бывает и такое.)

Как видим, в процессе подготовки важных концептуальных интервью у журналиста есть достаточно большой простор для приложения своих сил. Он выбирает тему, задаёт направление разговору,

сосредоточив внимание руководителя на определённых аспектах и путях решения проблем, усиливает идейно и литературно те или иные высказываемые собеседником положения и предлагает руководителю в качестве эксперта те или иные свои мысли, аргументы, формулировки.

В целом я считаю, что мы за прошедшие два года неплохо поработали в этом жанре, даже, может быть, в ущерб написанию соб-

«Гудок» 95 лет

ственных авторских статей по тем же темам: реформа, стратегическое развитие, инвестиции, новые перевозочные технологии, тарифная политика и др. Но мы руководствовались прежде всего соображениями эффективности данных публикаций и, думаю, поступали правильно.

Наибольшую роль в отношениях с «Гудком» со стороны ОАО «РЖД» на всём протяжении нашей работы играет первый вице-президент, а с 2011 года председатель Центрального редакционного совета отраслевых СМИ Вадим Николаевич Морозов. Мы были с ним знакомы ещё по совместной работе на Октябрьской железной дороге, а, кроме того, в последние несколько лет он возглавлял и редакционный совет журнала «РЖД-Партнёр».

Вадим Николаевич обыкновенно брал в руки «Гудок», выезжая на работу в восьмом часу утра, протирывая его едва ли не от корки до корки и тут же начинал звонить на дороги или в департаменты и ди-

рекции по поводу наиболее взволновавшей его информации. Также он мог обсудить какой-либо материал, позвонив главному редактору (или мне, если я был и.о.), причём речь идёт как о публикациях, которые ему не понравились, так и о тех, что произвели на него позитивное впечатление. Важно, что тема его затронула.

Также первый вице-президент ОАО «РЖД» всегда активно использовал материалы «Гудка» на различного рода совещаниях, которые вёл, либо призывая к ответу тех, у кого в хозяйствах что-то не ладилось, либо, наоборот, отмечая положительный опыт. Это, безусловно, делало газету гораздо веселее. Бывая на линии, Вадим Николаевич всегда интересовался, продаётся ли на здешнем вокзале «Гудок», распространяется ли он на том или ином предприятии.

Зная В.Н. Морозова как высочайшего профессионала, а к тому же как человека очень порядочного и отходчивого, мы на его критику никогда не оби-

жались и воспринимали её правильно. Нельзя было не заметить, что Вадим Николаевич искренне болеет за дело, поэтому если огорчается, то от души, а если радуется нашим успехам, то тоже сердечно.

Помню, однажды главный редактор был в командировке, я находился на хозяйстве, а в номере шла заметка о мероприятиях с участием В.Н. Морозова и одного из зарубежных руководителей. Я её внимательно прочёл, что-то поправил – вроде всё нормально. Но на следующий день утром – шум, звонки, первый вице-президент вызывает меня с редактором профильного отдела и ещё двух руководителей из Департамента корпоративных коммуникаций к себе. Оказалось, что корреспондент искажил прямую речь первого вице-президента, в которой содержались важные оценки, то есть, как сказали бы в старые добрые времена, газета «подставила» человека. Разговор, точнее диалог, был очень жёстким, достаточно эмоциональным,

«Гудок» 95 лет

мы узнали о себе много «хорошего» и даже не были до конца уверены, есть ли у нас ещё шанс исправиться.

Но делать нечего, когда всё закончилось, я пошёл в редакцию, доработал день, сдал в печать номер и иду домой. Звонит телефон, смотрю – приёмная В.Н. Морозова. Я с невесёлым интересом думаю: господи, что же ещё Вадим Николаевич забыл мне сказать такого проникновенного? Уж, казалось бы, и

Я с невесёлым интересом думаю: «Господи, что же он ещё забыл мне сказать такого проникновенного?»

так было всего с избытком! Отвечаю, а в трубке такой тёплый, дружелюбный голос: «Андрей Ипполитович, я тут прочитал окончательный вариант интервью, которое мы с вами готовили, и, знаете, хочу сказать...» И далее – самые высокие оценки и благодарности за проделанную работу, обмен мнениями о том, что наиболее хорошо получилось.

В целом, я думаю, нам очень повезло в том, что

активную роль в жизни «Гудка» играет такой человек, как В.Н. Морозов. Разумеется, соответствовать его мощи как руководителя крайне трудно, но, когда это удаётся, ощущаешь себя, что называется, боевым генералом, а не каким-нибудь никогда не ходившим «вперёд, на мины, за орденами» хлюпиком.

Ретюнинг

Хотелось бы рассказать о новациях, которые были

инициированы и проведены в «Гудке» под руководством главного редактора Александра Ретюнина. Но прежде всего нужно кратко охарактеризовать его самого. Александр Сергеевич смолodu пришёл в отраслевую журналистику и сразу проявил себя как яркий и широко мыслящий журналист, буквально вдохнув свежую струю в газету «Октябрьская магистраль». Уже в начале 1990-х годов

он, будучи экономическим обозревателем, поддерживал идею реформирования МПС, когда ещё в самом министерстве её просто на дух не переносили. Позже в нём проявились ещё и качества хорошего администратора, когда в конце 1990-х годов он принял активное участие в создании новых отраслевых информационных продуктов – газеты для пассажиров «Стрела» и журнала для участников рынка грузовых перевозок «РЖД-Партнёр».

Работая главным редактором журнала в течение целого ряда лет, А.С. Ретюнин стал опытным хозяйственником, предпринимателем в сфере информационных услуг: издание ведь функционировало как коммерческое, ему нужно было постоянно выживать на рынке. Александр Сергеевич проявил завидные организаторские способности, создав также ряд регулярно действующих отраслевых форумов, главным из которых стала конференция «Рынок транспортных

«Гудок» 95 лет



«Гудок» 95 лет

услуг: взаимодействие и партнёрство». Кроме того, он постоянно инициирует новые информационные проекты, от различного рода «круглых столов» до, скажем, рыночных рейтингов и индикаторов. Например, в этом году был запущен такой новый проект, как «Индекс качества услуг на рынке грузовых железнодорожных перевозок».

Среди каких-то «особых примет» его как редактора я бы выделил просто необычайную способность вычитывать тексты в громадных количествах с неослабным вниманием и выявлять даже мелкие, малозаметные ошибки. Я имею в виду прежде всего содержательные, требующие от редактора постоянного анализа текста на предмет соответствия действительности. А ведь речь при этом очень часто идёт о вещах, которые известны лишь узкому кругу специалистов, – правового, технического, технологического и иного характера.

Каждый номер газеты и каждый материал в нём главный редактор читает сам, а если находится в отъезде, то либо просматривает наиболее важные статьи на компьютере в удалённом доступе, либо, когда такой возможности нет, по телефону обговаривает тематику основных материалов номера.

Для него характерны достаточная твёрдость и даже порой жёсткость как администратора, стремление всегда добиваться своего. Он совершенно не сентиментален, но справедлив, хотя нужно иметь в виду, что это справедливость, скажем так, соответствующая категориям мира бизнеса, а не какого-нибудь общества всеобщего благоденствия.

К своему назначению главным редактором «Гудка» А.С. Ретюнин подошёл полностью подготовленным как профессиональный журналист и редактор, прекрасно ориентирующийся в отраслевой тематике и хорошо знающий, что нужно аудитории.

Среди первоочередных мер, принятых им в «Гудке», стало изменение структуры газеты, то есть газетных полос. На первой странице остались, как и ранее, центровка и подвал, но появились ещё колонка «От редакции» и «Блицинтервью». Вторая и третья полосы – разворот «Дорожная карта» – содержали оперативные новостные заметки, в основном с дорог. Четвёртая полоса называлась «Проблемы и решения» и была отведена преимущественно под аналитические статьи и интервью. Пятая страница по понедельникам и четвергам – «Мнения и оценки». Здесь публиковались точки зрения представителей отрасли по актуальным вопросам, а также появилась рубрика «Вопрос дня», где на какой-нибудь вопрос производственного или социального характера отвечали железнодорожники, преимущественно с линейных предприятий. По вторникам пятая полоса называлась «Вертикаль управления» и была пред-

«Гудок» 95 лет



В новом формате

назначена для освещения деятельности вновь образованных вертикальных дирекций компании или крупных дочерних обществ. По средам третья, четвёртая и пятая полосы отводились под «Деловую среду», где печатались материалы, представлявшие интерес главным образом для железнодорожных коммерсантов. Шестая страница стала называться «Люди, дела, время». Здесь

публиковались главным образом очерки о железнодорожниках – и рядовых, и выдающихся, – а также письма читателей. На седьмой полосе под названием «Общество» шли материалы общесоциального характера. И последняя страница была отдана под спорт, культуру, криминальные заметки и т.д. Пятничный номер представлял собой «толстушку» и наряду с материалами производ-

ственного характера много места отводил культурному и занимательному чтению.

В целом общая логика построения газеты заключалась в том, чтобы в ней содержались и оперативные материалы, и аналитика, освещались события, происходящие не только в Москве, но и на дорогах, был удовлетворён интерес и рядовых работников, и руководителей, и железнодорожников, и их клиентов.

Из перечисленного я бы отметил важность введения рубрики «От редакции», или передовицы. С ней газета, конечно, обрела без преувеличения новый статус, заговорила с читателем уже в новом качестве. Нравилось кому-то, что было написано в этой передовице, или не нравилось, но редакция словно давала понять в каждом номере: на том стоим. А это может себе позволить не каждый, а только тот, кто думает, знает, предлагает. Конечно, далеко не всеми передовицами мы были удовлетворены. Это ведь едва ли не

вершина журналистского мастерства – написать хорошую передовую статью, в которой с помощью очень ограниченного количества слов сформулировать и проблему, и пути её решения, причём идеологически правильно и аргументированно. Журналистов, способных писать передовицы, в редакции до сих пор считанные единицы. Необходимо время, чтобы их стало больше, а те, что есть, набрались бы ещё опыта.

Правилось это кому-то или нет, но редакция словно давала понять в каждом номере: на том стоим

В формировании каждой из новых полос участвовали несколько отделов. В теории это должно было вызвать конкуренцию за место на полосах. Правда, на практике она появилась не сразу, но сам принцип был, безусловно, прогрессивным.

С самого начала главный редактор поставил задачу внедрить систему планирования в редакции. Я сначала даже растерялся: как это сделать? В журнале мне

этим доводилось заниматься несколько лет, но как быть в ежедневной газете, где всё меняется с мелькающей в глазах быстротой вслед за непрерывно вертящимся калейдоскопом самой жизни?

И всё-таки была найдена система составления полугодовых, месячных и недельных планов. Разумеется, они тоже постоянно корректировались, но всё-таки некую платформу для сознательной (а не хаотич-

ной) деятельности собой представляли. Постепенно рос редакционный портфель, и в лучшие месяцы у нас «Проблемы и решения», «Мнения и оценки», «Вертикаль управления» и ряд других страниц были расписаны под уже готовые или готовящиеся материалы на две-три недели вперёд.

Из нововведений главного редактора в «Гудке» следует также отметить

летучки, или обзоры номеров газеты за две недели, которые проводил кто-то из назначенных журналистов в присутствии всей редакции. Докладчик анализировал опубликованные материалы и давал свои оценки, что в них было хорошо и что плохо. Потом проходило обсуждение, которое завершал главный редактор, высказывая свой взгляд на поднятые вопросы и давая те или иные установки. Это, безусловно, очень полезное для всех и необходимое для нормальной редакционной жизни мероприятие. Правда, я всегда удивлялся тому, с каким апломбом знатока журналистики тот или иной корреспондент обзревала материалы своих коллег, но почему всё то, о чём говорил, не воплощал в своём собственном творчестве? Это так и осталось для меня загадкой.

Очень важным новшеством стало создание в 2011 году редакционного совета «Гудка». В него вошли многие вице-пре-

зиденты компании, глава отраслевого профсоюза, руководители целого ряда дирекций и департаментов, других подразделений ОАО «РЖД». Возглавил совет, как уже говорилось, первый вице-президент В.Н. Морозов. По аналогичному принципу и на дорогах были созданы редсоветы дорожных газет.

Как известно, и сами дорожные газеты с начала 2012 года стали филиалами «Гудка». Любопытно отметить, что в ОАО «РЖД» в связи с происходящими изменениями структурного, идеологического, кадрового и иного характера родилась даже шутка, что «Гудок» проходит «ретюнинг».

Проще, но не легче

В заключение мне хотелось бы назвать некоторых своих коллег, с кем мы бок о бок трудились эти два года, сказать об этих людях несколько слов и поблагодарить их за совместный труд. Генеральным директором «Гудка» в этот период работал Борис Владимиро-

вич Калатин. Правда, мне с ним непосредственно контактировать доводилось не часто, но, когда случалось, мы всегда находили взаимопонимание. Молодой, энергичный, интеллигентный и «продвинутый» в новых технологиях генеральный директор занимался финансово-экономической, хозяйственной и организационной сторонами деятельности «Гудка» и делал это весьма успешно. Благодаря его работе газета успешно осуществляла основную деятельность, диверсифицировала бизнес, производила новые продукты. В последние два года она функционировала прибыльно, её затраты покрывались доходами, а значит, журналисты могли сосредоточиться на своём творчестве.

С заместителем генерального директора Сергеем Фёдоровичем Шатковским мы взаимодействовали, в основном когда совместно реализовывали какие-то издательские проекты. Хотел бы охарактеризовать его как делового, конструктив-

ного и весёлого человека, с которым всегда приятно иметь дело.

Заместителем главного редактора работал в описываемое время Евгений Валентинович Пересыпкин. Он оказал мне в начале моей работы большую профессиональную и моральную поддержку, помогал войти в курс газетного дела. Пока мы подтягивали курируемые мной эксплуатационный и экономический отделы, где кадровые перемены ощущались сильнее всего, именно его отделы – региональный, социальный и другие – работали наиболее стабильно и качественно. В последнее время Евгений Валентинович взял на себя в том числе такие продукты «Гудка», как журналы «Пульс управления» и «График движения», веб-портал и целый ряд других проектов.

Ответственным секретарём газеты являлся Валерий Болеславович Погорелый. Он ещё в советские годы некоторое время работал в «Гудке», а потом в ряде других московских

«Гудок» 95 лет



Мы говорим РЖД – подразумеваем «Гудок»

изданий, то есть газетное дело знал досконально. Как и большинство ответсекретарей, В.Б. Погорелый имел «вредный» характер, то есть требовал от отделов, чтобы материалы сдавались раньше и более высокого качества, нещадно сокращал тексты, сулил штрафы за нарушение технологической дисциплины и т.д. Но главный редактор всегда высоко ценил деловые качества Валерия Болеславовича.

Из редакторов отделов очень важную роль в редакции играла руководитель отдела специальных корреспондентов Тамара Сергеевна Андреева, представитель ещё старой гвардии «Гудка», вынужденная уйти из газеты несколько лет назад. Мы с главным редактором были едины во мнении, что её нужно пригласить в нашу команду, учитывая превосходное знание ею отрасли и журналистский

опыт. Более того, «Гудку» просто необходима была такая «закваска» из старых железнодорожников, чтобы из газеты вызревал действительно качественный продукт. Отдел Андреевой должен был, по мысли главного редактора, ковать «гвозди» номеров в виде журналистских расследований, критических и аналитических материалов с дорог, интересных очерков о людях и т.д. Работа эта была сложная, состав в отделе периодически менялся, но целого отдела, если не двух, стоил авторский труд прежде всего самой Тамары Сергеевны.

Эксплуатационный отдел возглавлял Александр Владимирович Рубцов. Мы с ним были знакомы ещё со времён, когда я работал начальником пресс-службы Октябрьской железной дороги, и сразу нашли общий язык. Он с молодости увлекался железнодорожным моделизмом, был сведущ в истории транспортной техники. Этот отдел курировал непосредственно я и считал, что

«Гудок» 95 лет

он должен быть наиболее весомым в редакции. Но именно здесь по стечению обстоятельств произошли наибольшие кадровые потери. Мы много времени провели с редактором отдела, совместно работая над формированием новых полос, планированием материалов и занимаясь подбором кадров. Отдел был возрождён буквально из пепла, но и сегодня перед ним стоит задача дальнейшего усиления. В сентябре 2012 года Александр Владимирович перешёл в обозреватели, и я очень надеюсь, что в этом качестве он порадует читателей многими глубокими материалами, на которые у него раньше просто не хватало времени. А новому редактору отдела Егору Валерьевичу Гронскому остаётся пожелать качественно приумножить то, чего удалось достигнуть.

Редактором бизнес-отдела работал Сергей Юрьевич Черешнев, он же являлся ответственным редактором еженедельного приложения «Гудок 1520». Многие

читатели «Коммерсанта» помнят его как обозревателя по транспортной тематике, он долгое время работал в этой газете. Когда мы пришли, то отделы бизнеса, экономики и СНГ были объединены в один бизнес-отдел, редактором которого стал Сергей Черешнев. Думаю, это было правильно.

Отдел науки возглавлял Андрей Владимирович Стрельцов, кандидат экономических наук, доцент МИИТа. До нас этот ранее самостоятельный отдел слили с эксплуатационным, а при новом главном он был снова выделен и подчинён непосредственно мне. Материалы отдела науки всегда были выверены и своевременно залиты в систему, так что я был за них, как правило, спокоен. Случалось, правда, когда после выступления в газете одних учёных, другие писали по этому поводу настоящие доносы на «Гудок», но это, как известно, в мире науки случается. Нам оставалось только удовлетворяться тем, что мы живём

не в приснопамятные времена, когда всё это плохо кончалось. Единственное, чего мне всегда хотелось, – чтобы отдел науки активнее инициировал в газете научные дискуссии, а статьи и заметки были бы всё-таки поострее.

Нужно отметить и работу регионального отдела, который возглавляла Марина Николаевна Волкова, ставшая затем одновременно и заместителем главного редактора. Следует подчеркнуть, что корпус собственных корреспондентов «Гудка» на дорогах был надёжным поставщиком качественных информационных, а нередко и аналитических материалов. Когда я работал на Октябрьской дороге, очень тесно контактировал с тогдашними собкорами «Гудка» в Санкт-Петербурге, поэтому хорошо знаю особенности этой очень непростой работы. С одной стороны, из Москвы требуют принципиальных материалов о дороге, с другой – если будешь писать критику, перестанут вообще пускать

«Гудок» 95 лет

в управление. Крутись как хочешь! И собкоры наши молодцы – крутятся, и довольно успешно. А Марину Николаевну я бы охарактеризовал как очень ответственного и надёжного руководителя.

Редактором отдела культуры и спорта Ретюнин пригласил Владимира Кузьмича Тишко, с которым познакомился ещё в юности. Ему пришлось нелегко – надо было найти людей, которые знают эту

материалы до нужной кондиции.

Отдел иллюстраций «Гудка» уже много лет до нашего прихода возглавлял Алексей Викторович Чекалкин. Мне нравилась в нём постоянная конструктивная решимость решать стоящие перед ним вопросы, а не объяснять, почему этого сделать нельзя. Часто сам автор того или иного материала плохо представлял, чем его проиллюстрировать:

стантиновна всегда хорошо знала работников «Гудка», ситуацию в отделах и филиалах, активно предлагала новые решения, утрясала всякие корпоративные и человеческие неувязки и всё это умудрялась делать неназойливо, стараясь не мелькать на первых планах. Мне всегда было приятно иметь дело с нашим отделом кадров.

В целом же нужно сказать, что в результате целенаправленной работы постепенно те недостатки, о которых я упоминал в начале, в редакционной деятельности изживались и работать становилось проще, хотя вряд ли легче, потому что ежедневная газета лёгких хлебов не даёт никогда никому. Как один из наиболее меня радующих процессов я бы назвал улучшение общей атмосферы в редакции, потому что, когда люди настроены на конструктивную работу и видят друг в друге товарищей, а не соперников, и различные проблемы решаются эффективнее.

Выступая перед редакцией «Гудка», В.Н. Морозов сказал: «Пишите правду!»

тематику и умеют хорошо писать. Тишко было поручено отвечать в том числе за еженедельный фельетон, и он часто мучился вместе с фельетонистами, если продукт не нравился главному редактору. Требовались новые повороты и в очерках о деятелях искусства, в интервью с писателями, в спортивных репортажах. И Владимир Кузьмич Частьенко засиживался в редакции допоздна, чтобы довести

вагоны, локомотивы, рельсы – ну что ещё придумать? А у Чекалкина всегда находились чёткие решения или даже несколько: дескать, на, пожалуйста, выбирай!

Не могу не упомянуть и начальника отдела кадров «Гудка» Людмилу Константиновну Маркелову. Надо сказать, что её отдел осуществлял именно управление персоналом, а не просто бумажную кадровую работу. Людмила Кон-

«Гудок» 95 лет



Что хотелось бы пожелать в итоге и сегодняшней редакции «Гудка», и нашим последователям? Помнится, получая в 2005 году в огромной аудитории транспортников Национальную общественную премию

«Золотая колесница» в номинации СМИ, я в ответном слове коротко сказал: «Большое спасибо за оценку журналистского труда, будем и дальше писать правду». И меня очень порадовало, когда через несколько лет,

выступая перед редакцией «Гудка», Вадим Николаевич Морозов в своём напутствии сказал нам о том же самом: «Пишите правду!» Думаю, что для серьёзного журналиста нет ничего желаннее и нужнее.