

ОТКРОВЕННО

Всё те же грабли

Близится знаменательная дата: 125 лет назад правительство царской России приняло решение о необходимости сооружения Великого Сибирского пути. Дебаты о том, нужна ли эта дорога и не разорит ли она империю, длились целых 30 лет.

К тому времени в европейской части страны стальные нити дорог уже сплели целую сеть. А в Сибири и на Дальнем Востоке путей сообщения практически не было – местами ни пройти, ни проехать. На бездорожье выручал гужевой транспорт. Сегодня трудно даже представить, что грузы от Москвы до Владивостока шли 11 месяцев!

Из года в год заседали правительственные комиссии и велись дебаты в печати: строить железную дорогу или не строить? Хотя дискуссии сразу надо было перевести в иную плоскость: а нужен ли вообще России Дальний Восток? Не зря ли открывали его наши землепроходцы и хранили военные форпосты?

Итог почти 30-летним дискуссиям подвела знаменитая резолюция императора Александра III: «...Должен с грустью и стыдом признаться, что правительством до сих пор почти ничего не сделано для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора!»

Но когда всё же проложили Транссиб и тонкая стальная ниточка сшила воедино огромную территорию России, оказалось, что одной дороги мало. Эта мысль осенила государственные умы ещё в начале прошлого века, но дозрела она лишь спустя несколько десятилетий.

И я думаю, что, если бы тогда мы начинали обсуждать, нужен ли стране БАМ, его бы до сих пор не построили. Но уже после того, как на Байкало-Амурской магистрали уложили последнее звено, начались дискуссии: а зачем эту дорогу построили – возить-де по ней нечего. И обозвали магистраль «самым длинным памятником застою». Застой, видимо, в головах был. Очень хотелось плеснуть чёрной краски на прошлое. А может, уже стало привычкой наступать на одни и те же грабли.



Скажите: что бы мы сегодня делали, если бы не было второго Транссиба? Как бы вывозили миллионы тонн экспортных грузов без мощной современной магистрали?! Но уже и её мало! Задыхается она от грузопотоков. Нужен второй путь – его надо было строить ещё вчера. Но опять годами идут дискуссии: строить – не строить? И где взять деньги в государстве, из которого утекают десятки миллиардов, как из дырявого мешка. А ведь можно было бы выпустить облигации с гарантированным доходом, и люди бы их купили вместо того, чтобы держать сбережения в «чужде» или в долларах. Или вложить в строительство средства Пенсионного фонда, как в других странах. Одна надежда: может, новое Министерство по развитию Дальнего Востока это дело двинет?

А пока оно тонет в бесплодных разговорах. Между тем Дальний Восток производит на душу населения гораздо больший объём ВВП, чем европейская часть страны. И мог бы давать ещё больше, если бы мы не забывали уроков истории и не наступали на старые грабли.

Юрий Островский, почётный железнодорожник

Истоки

Логика купона

Железные дороги Юга России развивались как многопрофильные коммерческие компании

История становления железнодорожной сети на Северном Кавказе интересна прежде всего с точки зрения её экономической подоплёки.

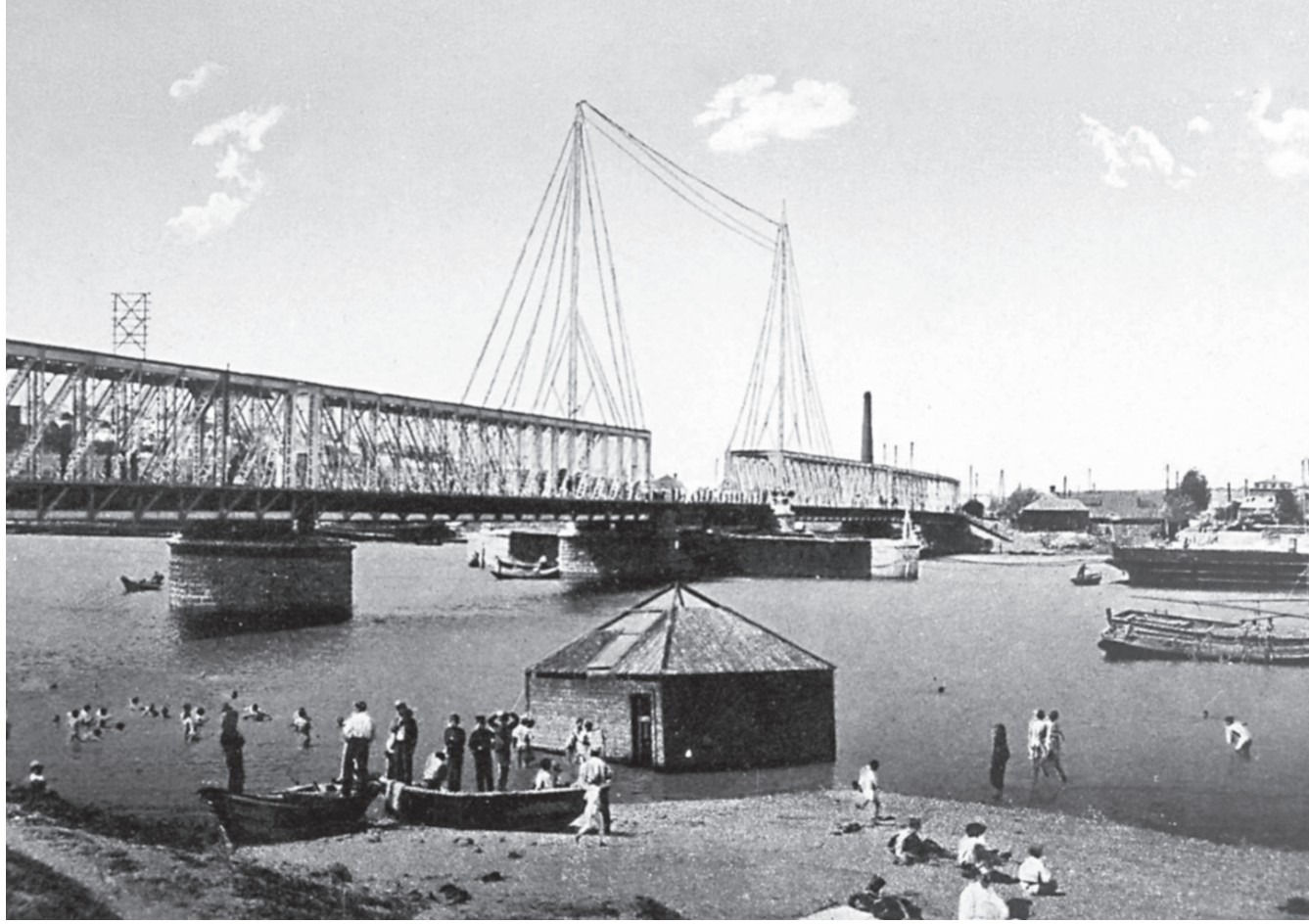
После окончания Кавказской войны (1817–1864) стало очевидно, что для дальнейшего развития региона необходимо соединить его с центром страны железной дорогой. В 1869 году наместник Кавказа великий князь Михаил Николаевич направил Александру II записку о необходимости строительства линии от Ростова-на-Дону до Владикавказа с ответвлением к Чёрному морю. В частности, он писал: «Кавказ покорён, но пока покорение – только материальное и поэтому подвержено случайностям. Дабы упрочить его, нужно покорение духовное, которое возможно лишь при условии сокращения расстояний, отделяющих Кавказ от империи». Под «духовным» приобщением этого края к России, по всей видимости, имелось в виду создание единого правового, коммерческого и культурного пространства.

2 января 1870 года государь повелел «линию от Ростова до Владикавказа включить в сеть главнейших железных дорог и обеспечить исполнение этих дорог преимущественно пред другими». Инвестиции было решено привлечь весьма модным в то время способом – через создание акционерного общества и выпуск его ценных бумаг под государственные гарантии их доходности. Основной капитал созданной компании был образован на одну четверть за счёт выпуска акций с 15-летней государственной гарантией 5% дохода и на три четверти от размещения облигаций. При этом правительство выкупило контрольный пакет акций (продав его затем в 1909 году) и все облигации.

При конкурсном отборе подряд на строительство магистрали получил барон Р.В. Штейнгель (1841–1892), инженер путей сообщения, землевладелец и предприниматель. 2 июля 1872 года Александр II утвердил устав «Общества Ростово-Владикавказской железной дороги». Линия протяжённостью 652 версты (695 км) была построена за три года. Первый поезд отправился из Ростова 2 июля 1875 года. На каждой станции его встречали хлебом-солью и музыкой. Позднее, 25 декабря 1884 года дорога была переименована во Владикавказскую.

В первые годы линия работала убытком, поэтому, как и предполагалось изначально, в 1888 году была пущена в эксплуатацию ветка от Тихорецкой до Новороссийска. Это резко повысило объёмы перевозок и прибыльность. В 1890 году доход Владикавказской железной дороги составил 8,3 млн руб., а расход – 5,3 млн руб. При этом за год было перевезено свыше 1 млн пассажиров и 60 млн пудов грузов.

После этого правление общества посчитало экономически целесообразным протянуть магистраль и к Каспийскому морю вдоль Кавказского хребта. В 1894 году была сдана линия от Беслана через Грозный до Петровска (Махакачлы). В связи с этим один из современников писал: «Вот и железная дорога прошла по самому предгорью, прорезав наиболее бесплодные местности Северного Кавказа – Чечню и Ингушетию. Гудермес – это один из самых «разбойничьих» аулов, а теперь и там станция. Должно же это в местной жизни сказаться. Если штык оказался не в состоянии замирить горцев, то, может быть, купон их утихомирит».



Железные дороги всегда были «локомотивом» экономики

Одновременно была построена Минераловодская ветвь, соединившая курорты Кисловодска, Ессентуков и Пятигорска с основной линией Владикавказской дороги. Началось их интенсивное развитие. В 1897 году компания соединила главный ход и со Ставрополем.

К началу XX века общая протяжённость Владикавказской магистрали составляла 2331 версту. Особенно большую роль она сыграла в развитии зернового производства и экспорта из районов Дона и Предкавказья. Основными продуктами вывоза служили пшеница, ячмень, рожь, овёс и масличные культуры. За период с 1885 по 1905 год грузопоток на дороге увеличился в 10 раз.

и Новороссийске, 5 грузовых пристаней на Чёрном море, нефтеналивной флот, парходо-ледокол, судоремонтные предприятия, нефтеперерабатывающий завод и др.

При этом, используя своё монопольное положение на региональном рынке железнодорожных перевозок, дорога установила самые высокие в России тарифы на перевозку хлебных грузов, которые стали называть «исключительными». Ни одна железная дорога в России не была столь прибыльной, как Владикавказская. Дивиденды общества достигали 20–30% от номинальной цены акций, в то время как величина в 4–5% годовых считалась в то время вполне удовлетворительной для инвестора.

Если штык оказался не в состоянии замирить горцев, то, может быть, купон их утихомирит...

Нужно подчеркнуть, что Владикавказская дорога стала мощным капиталистическим предприятием, причём его стратегия на рынке была весьма агрессивной. Помимо перевозочного бизнеса компания стремилась заниматься и другими доходными видами деятельности. Например, когда правительство начало неспешное строительство казённого мола в Новороссийске, она энергично соорудила здесь несколько пристаней и складов. Власти указали железнодорожникам на то, что портовый бизнес не входит в их компетенцию, но те пропустили это мимо ушей и продолжали развивать портовое хозяйство.

Как только линия прошла через Грозный, Обществом Владикавказской дороги была заложена первая буровая скважина и началась промышленная разработка нефтяных промыслов. При этом компания стала не только вывозить нефть на рынок, но и сама потреблять её как топливо для паровозов.

Дороге принадлежала разветвлённая сеть крупных элеваторов и складов, 30 нефтехранилищ, нефтепровода в Грозном

Любопытно, что борясь с другими видами транспорта, компания построила в Екатеринодаре мост через Кубань так низко, что под ним не могли ходить пароходы. Власти потребовали перестроить мост, но дорога всячески затягивала с этим.

Препятствуя монополистическим устремлениям перевозчика, правительство одобрило попытки создания новых линий, принадлежащих другим собственникам. В журнале комиссии о новых железных дорогах Министерства путей сообщения при обсуждении вопроса строительства линии Армавир – Туапсе говорилось, что сооружение её обществом Владикавказской дороги «оставило бы край в монопольном распоряжении сего общества, а между тем создание нового конкурсного для Владикавказской дороги общества, которое приняло бы на себя постройку Армавир-Туапсинской дороги и порта, несомненно, устранило бы нежелательные стороны в хозяйстве ВлЖД».

В 1908 году образовалось Акционерное общество Армавир-Туапсинской железной

дороги. Владельцами крупных пакетов акций в нём являлись банки и промышленные предприниматели, но около половины всех акций выпуска 1909 года было сосредоточено в руках местного населения, и поэтому компания получила название «народной железной дороги». В 1910–1914 годах поэтапно было открыто движение на линии Армавир – Туапсе с ответвлением на Майкоп, но после этого рельсы сразу же пошли дальше, и в 1916 году была построена линия от Армавира до Ставрополя, а также на Петровское (ныне Светлоград) и Виндельное (Ипатово). То есть была уже создана и работала конкурирующая по отношению к Владикавказской дороге линия с общей протяжённостью путей 623 км, ведущая из хлебных районов Ставрополя в собственный порт Туапсе.

Другой компанией, конкурирующей с Владикавказской, стала Ейская железная дорога – акционерное общество с участием капитала городского бюджета, построенное в 1908–1911 годах 142-километровую ветку от станции Соська до портового города Ейска. В Ейский порт пошёл грузопоток зерна. Уже на второй год работы дорога перевезла 130 тыс. пассажиров и более 8 млн пудов грузов, получив 133 тыс. руб. чистой прибыли, большая часть которой пополнила городской бюджет Ейска.

В целом же сооружение Владикавказской железной дороги и других местных дорог опиралось преимущественно на экономическую логику и имело огромное значение для Северного Кавказа, Кубани и Ставрополя. Железнодорожные компании дали возможность развиваться здесь товарному производству, ориентированному на рынок, и сами стали крупными коммерческими предприятиями. Благодаря им край получал возможность эффективно привлекать инвестиции, производить и продавать товары и услуги, а соответственно, решать свои социально-экономические задачи.

Андрей Гурьев, кандидат исторических наук

Викторина

Шпаргалки разрешаются

Победителем станет тот, кто ответит на все вопросы

«Российским железным дорогам – 175 лет» – так называется викторина для учеников школ-интернатов, которую объявил Совет ветеранов Западно-Сибирской железной дороги.

Первые туры пройдут в сентябре, а пока ребята получили задания и имеют возможность основательно подготовиться, прочитав за лето специальную литературу и подшивку газеты «Гудок» с одноименной рубрикой. Кстати, газета есть во всех школьных библиотеках.

Следует отметить, что организаторы викторины ставят цель не столько проверить знания ребят, сколько поспособствовать их развитию, побудить к исследовательской работе. Поэтому

каждое задание сопровождается списком необходимой литературы, где можно найти правильные решения. Поощряются также самостоятельный поиск и подсказки взрослых.

А начиналось всё в 2003–2004 годах, когда разворачивалось реформирование железнодорожного транспорта. Тогда и прошла пробная викторина под названием «Знаешь ли ты свою железную дорогу?». Школьники проявили к ней повышенный интерес. Это и послужило началом дальнейшей традиции, в последующие годы прошли «интеллектуальные соревнования» по темам «Железнодорожники в Великой Отечественной войне» (к 60-летию Победы), «Великая Сибирская маги-

страль» (к 110-летию «Транссиба») и другие.

Задания новой викторины составлены так, чтобы у её участников сложилось представление о славной 175-летней истории железных дорог страны начиная с строительства Царскосельской дороги, от самодельного паровоза до «Сапсана» и «Аллегро».

Ну а после того, как юные участники сдадут свои работы в оргкомитет, ответы будут разосланы по школам-интернатам, и ребята сами смогут проверить, правильно ли они написали. Победителей по традиции ждут не только призы, но и интервью в газете «Транссиб».

Павел Фридман, Новосибирск

Летопись событий

Наши даты

100 лет назад 1 июня 1912 года на станции Отрожка основан Воронежский вагоноремонтный завод. В годы Великой Отечественной войны у Отрожки проходила линия фронта. Завод им. Э. Тельмана выпускал бронепоезда, детали миномётов «катюша», ремонтировал танки. Ныне здесь оживляются пассажирский подвижной состав. По заказу РПЦ завод выпустил специальные вагоны для поездок церковных иерархов по стране. Пресса назвала их «папамобилями на рельсах».

105 лет назад 3 июня 1907 года правительство России одобрило предложение МПС о сооружении второй колеи Сибирской железной дороги и её переустройстве – снижении уклонов и увеличении радиуса кривых на горных участках пути. В 1916 году она на всём своём протяжении стала двухколейной. И это вдвое, а то и втрое увеличило её пропускную способность.

125 лет назад 6 июня 1887 года после напряжённой дискуссии принято решение о



На заводе-юбилейре создали вагоны для РПЦ

сооружении комбинированного водно-железнодорожного Сибирского пути. Решение было явно компромиссное.

Строительство железной дороги предусматривалось лишь на участках: Томск – Красноярск – Иркутск (1750 км), Байкал – Верхнеудинск – Петровский Завод – Чита – Нерчинск – Сретенск (1150 км) и от Владивостока 420 км на север. Этот проект не был осуществлён, но он дал толчок грандиозному плану. В 1891 году был подписан высочайший указ Александра III: «...ныне приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги».

155 лет назад 6 июня 1857 года родился Александр Ляпунов (1857–1918), выдающийся русский математик и механик. Он создал теорию устойчивого равновесия и движения механических систем, определяемых конечным числом параметров. Знаменитая «теорема Ляпунова» широко применяется инженерами и научными работниками, занимающимися проблемами устойчивости движения и автоматического регулирования.

Календарь листал Сергей Богатко