Открытое письмо

Диснейленд на рельсах

Нужен уникальный музей

ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТЬКО

Без прошлого нет будущего

Любим ли мы свою историю? В частности, наших железных дорог? Вы скажете: странный вопрос. В стране сегодня работают десять крупных железнодорожных музеев – в Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске, Екатеринбурге, Иркутске и других городах. Кроме того, есть маленькие музеи на дорогах и в каждом железнодорожном вузе. И это хорошо.

Но кто их посещает? Я видел там в основном школьников и студентов железнодорожных вузов, техникумов и колледжей. Неужели остальным гражданам нашей страны неинтересна история железных дорог? Нам ведь есть что показать. Только фонды Центрального музея железнодорожной техники в Санкт-Петербурге насчитывают более 50 тыс. экспонатов. Богатая коллекция образцов подвижного состава выставлена и на Рижском вокзале столицы. Там можно увидеть знаменитую «овечку» – паровоз О^{в}-841, построенный в 1903 году, и пассажирский вагон 1901 года выпуска, а также современную технику. Кроме того, ретропоезд курсирует от Рижского вокзала до станции Подмосковная, где находится старинное паровозное депо. Можно проехать и по Малому кольцу Московской железной дороги. Старинный паровоз, вагоны с мягкими креслами, проводник-экскурсовод в форме железнодорожника, звуки паровозного гудка – всё это даёт возможность на часок-другой окунуться в прошлое.

Но я считаю, что наша великая железнодорожная держава достойна иных масштабов. На Куйбышевской дороге недавно задумали создать музей вокзалов – перенести на Детскую железную дорогу пять уникальных архитектурных памятников и разместить внутри соответствующие экспозиции. Прекрасная идея! Но…

Время требует сегодня новых форм, в том числе интерактивных. Просто глазеть на экспонаты уже скучно. Почему бы нам не создать своего рода «диснейленд» на рельсах, как это сделали, например, в Нидерландах? Там в Утрехте существует нечто подобное. Поезд из Амстердама ходит туда каждый час. И пустым не бывает. Железнодорожный музей занял территорию бывшей станции Малибан, где даже билетные кассы стилизованы под XIX век. Есть и открытая площадка с техникой, и огромные залы под крышей бывшего локомотивного депо. Вы только вслушайтесь в их названия: «Большие открытия», «Путешествия мечты», «Стальные монстры»! Например, «Путешествие мечты» посвящено знаменитому «Восточному экспрессу», курсировавшему от Парижа до Стамбула. Там есть всё, от вагона-салона первого класса с роскошными бархатными креслами до вагона-ресторана с накрытыми столами, серебряной и фарфоровой посудой, шампанским и фруктами.

В музее можно не только разглядывать технику, но и попробовать себя в роли диспетчера сортировочной станции. Для вас могут открыть кабину любого локомотива и дадут возможность подержаться за реверс паровоза и кран машиниста современного локомотива. А ещё там есть библиотека, кафе, театр и детская железная дорога. Дня мало, чтобы везде побывать и всё осмотреть. А впечатлений хватит на всю оставшуюся жизнь!

Хотелось бы, чтобы и у нас появился подобный музей. И у дверей его толпились люди, как в Эрмитаже.

Иван Кузьмичев,
почётный железнодорожник

Личность

Живое дело

Эксплуатация магистралей не терпит бюрократизма

ФОТО: NECROPOL.ORG

120 лет назад, в 1892 году, Сергей Витте был назначен министром путей сообщения и главным образом в этом качестве вошёл в историю российских железных дорог.

Но в академической среде он был чтим и уважаем не только как практик-управленец, но и как учёный-экономист за свою фундаментальную книгу «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов», написанную ещё в 1883 году. Книга эта не только стала самой значимой научной работой своего времени в сфере экономики транспорта, но и сегодня остаётся весьма актуальной. А вопросы, поднятые в ней, до сих пор являются темой острых дебатов.

«Что именно вызывает необходимость в передвижении товаров из одного места в другое? – задаёт вопрос Сергей Витте. И отвечает на него так: – Разность между ценами, существующими на эти товары в местах, откуда товары направляются, к существующим или возможным в тех местах, куда товары эти следуют. Если б не существовало этих разностей, то не вызывалась бы и потребность в передвижении. Следовательно, провозные цены должны соответствовать исключительно этим разностям». Таким образом, при определении размеров провозной платы по железной дороге следует отталкиваться не от расходов транспортных предприятий, а от условий образования цен на товары в пунктах отправления и назначения.

«Основной принцип железнодорожных тарифов, – резюмировал Сергей Юльевич, – сформулирован в 1878 году директором Орлеанской дороги Салокрупом: «В области тарификации перевозок существует одно разумное правило: нужно, чтобы товар платил за перевозку всё то, что он может заплатить. Всякий другой принцип будет произволен».

Витте был противником простых и шаблонных решений сложных проблем. Тотальная унификация тарифного дела ему казалась нежелательной. «Избегнуть разнообразия тарифов, насколько оно зависит от самого существа дела, невозможно», – писал он.

В 1880-х годах в отрасли и отраслевой науке шла напряжённая дискуссия о преимуществах частной и казённой эксплуатации дорог. В своей книге Витте коснулся и этого вопроса. Он писал: «К идее огосударствления железнодорожного хозяйства нельзя относиться ни положительно, ни отрицательно. Выбор оптимальных путей требует обязательного учёта обстоятельств исторического развития данной страны. Что для одной страны хорошо, то для другой может быть плохо. Если в Пруссии казённое железнодорожное хозяйство имеет перспективы, то в России оно их может и не иметь, потому что у нас нет такого аккуратного, дисциплинированного и честного в своей массе чиновничества, какое историей было создано в германских государствах».

Традиционно при анализе воззрений Витте на взаимоотношения государства и дорог приводят его следующую фразу: «Не подлежит никакому сомнению, что казённая эксплуатация русских железных дорог принципиально весьма желательна, ибо русское государство в принципе в эксплуатации железных дорог не может преследовать никаких других целей, кроме целей русского общего блага». Все, кто

ФОТО: АРХИВ «ГУДКА»

Вот уже почти два века идут споры о частных и казённых железных дорогах

абсолютизирует роль государства в обществе и экономике, всегда акцентировали внимание именно на этой цитате. Но при этом явно и беззастенчиво обрывая мысль автора. В таком усечённом виде она и ушла «гулять» по газетам и журналам. Однако буквально в следующем абзаце Витте пишет, что всё это только в принципе, фактически же дело обстоит совершенно иначе. «История нашего исторического развития, начатая преобразованиями Петра Великого, самым неопровержимым образом указывала, что казённое хозяйство, за пределами деятельности отдельных выдающихся личностей, всегда давало самые плачевные результаты. Никто не в состоянии

История указывает, что казённое хозяйство, за пределами деятельности выдающихся личностей, всегда давало самые плачевные результаты

указать факты, которые в какой бы то ни было степени могли доказать обратное», – констатирует Витте.

При этом нередко академическое спокойствие его речи сменяется эмоциональной публицистикой: «Когда читаешь статьи о необходимости немедленного водворения казённой эксплуатации, – статьи, часто дышащие желанием общего блага, построенные на логических отвлечённостях, – право, иногда думаешь: да откуда же взялся автор этих статей, не слетел ли он к нам с луны? …Большинство, и даже, скажем, значительное большинство железнодорожных специалистов… будут указывать на различные недостатки в эксплуатации русских железных дорог, но, наверное, никто не выразит мнения, что она идёт менее удовлетворительно, нежели могла бы идти при казённой эксплуатации… Никто из людей искренних и знающих дело не скажет, что казённая эксплуатация ведётся удовлетворительнее, нежели в большинстве частных обществ».

Одной из главных причин неэффективности государственного хозяйствования, по Витте, является излишняя централизация и формализация процедур принятия решений. «Казённая эксплуатация, – пишет он, – будет иметь первым последствием полную централизацию… Эксплуатация железных дорог есть дело крайне живое. Оно требует более или менее быстрого решения вопросов… В частных обществах начальники служб и управляющие дорогами уполномочиваются на такие действия, которых часто не будет иметь права предпринимать центральный орган казённых железных дорог. Он должен будет испрашивать утверждения министра. Все эти процедуры, присущие государственной организации, несомненно, установят такую медленность течения дел казённой эксплуатации, которая едва ли послужит к её улучшению». Поэтому, считал теоретик и практик железнодорожного дела, «вместо того, чтобы бюрократический дух доводить до апогея его развития, надлежало бы, напротив, устранить ту степень его, которая ныне внедрилась в столь живое дело, по сущности своей не допускающее канцеляризма».

«Область казённого хозяйствования не должна быть расширяема», – заключает Витте. Напротив, по его мнению, необходимо возбуждать частную инициативу и уметь в интересах казны и для пользы всей страны пользоваться плодами частной деятельности. «Для уяснения, – пишет он, – приведу ещё один пример. Нефть около Баку известна с незапамятных времён, покуда она оставалась в казённых руках, это громадное богатство оставалось почти непроизводительным». Развилось производство только после приватизации месторождения.

Только казённая эксплуатация в любой сфере, в том числе и в железнодорожной, есть, по мнению Витте, «громадное зло для государственного хозяйства». А такой подход «не поддаётся оценке разума, ибо основывается не на разуме, а исключительно на фатальной вере в бюрократизм».

Однако, имея такие взгляды, через несколько лет, поступив из акционерной компании на государственную службу, Витте начнёт на практике проводить политику выкупа частных железных дорог в казну. Что же послужит причиной такой метаморфозы?

Дороги конкурировали между собой, и это вынуждало их понижать тарифы вплоть до убыточности перевозок. Но владельцы не были этим особенно озабочены, поскольку прибыль им была гарантирована государством, то есть дефицит покрывался за счёт государственных средств. Причины, по которым убытки частных железных дорог субсидировались казной (помимо официальных государственных гарантий на вложенный капитал), были просты и традиционны для Российского государства XIX века. Членами советов директоров акционерных обществ зачастую становились царские родственники и друзья, которые, будучи вхожи к его величеству, периодически получали для патронируемых ими обществ выгодные подряды, льготные кредиты за бюджетный счёт и уплату долгов из казны. В результате ресурсы таких компаний тратились не на повышение эффективности работы, а на завоевание расположения чиновников, которые и покрывали убытки таких формально частных, но фактически тесно сросшихся с государством компаний. Как принято говорить в современной экономической науке, в России XIX века были «плохие институты».

Поняв, что бороться с этим в одиночку невозможно (Александр III, как, впрочем, впоследствии и Николай II, лояльно относился к коррупции в своём окружении), Сергей Витте придёт к выводу, что раз уж всё равно убытки плохо управляемых обществ покрываются казной, то проще выкупить эти дороги и сделать их государственными.

Но при этом широкую и свободную критику положения дел в железнодорожном хозяйстве Витте считал крайне необходимой. «Даже пристрастная, тенденциозная и некомпетентная критика, – писал он, – гораздо лучше полного отсутствия таковой».

Фарид Хусаинов,
кандидат экономических наук

Тариф

Полкопейки за собаку

Дорога приносила доход сразу после укладки рельсов

Вложенные деньги должны как можно быстрее давать отдачу. Это правило любого нормального бизнеса. Им руководствовались при строительстве железных дорог в нашей стране ещё в позапрошлом веке.

Так, в мае 1893 года были уложены первые километры пути Среднесибирской дороги, которая впоследствии стала частью великой Транссибирской магистрали. Несмотря на огромные трудности, которые пришлось преодолевать строителям, 1 декабря 1895 года на первом её участке от Оби до Красноярска протяжённостью 760 км было открыто рабочее движение поездов. Правда, ходило их немного – два товарных ежедневно и два товарно-пассажирских через день. Скорость тоже была невелика – от 10 до 25 вёрст в час в зависимости от балластировки пути.

Но тем не менее железная дорога сразу стала пользоваться большим спросом. И возглавлявший управление строительства Николай Меженинов уведомил МПС, что в условиях временной эксплуатации вводятся следующие тарифы на перевозки с одной версты: для пассажиров 1-го класса – 3 коп., 2-го – 2,25 коп., 3-го – 1,25 коп., 4-го – 0,75 коп. Кроме того, с билетов первых трёх классов брался ещё и государственный сбор – 15–25% от стоимости. За перевозку багажа на версту взимали 0,2 коп. в первых трёх классах, а в 4-м – 0,1 коп. Для детей цена билетов снижалась вдвое во всех классах, а за провоз собак платили 0,5 коп. за версту плюс 25% государственного сбора.

Кстати, объёмы перевозок на Среднесибирской дороге в 1896 году для того времени были впечатляющими: перевезены 69664 пассажира, 47,9 тыс. пудов багажа, 22,3 млн пудов грузов и 202 животных. Общая выручка составила 1593 тыс. руб.

В режиме временной эксплуатации участок Обь – Красноярск проработал два года. С 1 января 1989 года он был введён в постоянную эксплуатацию.

Ирина Куткина

Наука

Не корысти ради

Сотрудники отраслевого Инженерного совета работали на общественных началах

Ровно 120 лет назад Александр III посчитал необходимым учредить по предложению министра путей сообщения Сергея Витте Инженерный совет МПС.

До этого вся научно-исследовательская деятельность в отрасли была сосредоточена в технико-инспекторских комитетах железных дорог, мостов и гидротехнических сооружений. Потом их объединили в технический отдел Министерства путей сообщения, а затем преобразовали в Инженерный совет, ведавший вопросами технической политики в области строительства и эксплуатации железных дорог.

Состав совета был настолько представительным, что его решения являлись обязательными для руководства МПС. Первым его председателем был крупный учёный генерал-лейтенант Николай Петров, через пять месяцев его сменил профессор Василий Салов, обосновавший необходимость строительства региональных железных дорог.

ФОТО: YUGINFORM.RU

Проектирование дорог было непростым делом

В разное время в состав совета входили создатель первого тепловоза Юрий Ломоносов, известные мостостроители Николай Белелюбский и Леопольд Николаи, многие другие выдающиеся учёные и конструкторы. Он управлял и отраслевой наукой, к 1916 году при нём работали шесть комиссий по различным направлениям. Самое удивительное, что все учёные и специалисты работали на общественных началах.

Именно Инженерный совет разработал и после широких обсуждений издал в 1899 году «Единые технические условия проектирования железных дорог». На их основе в начальный период проектирования Транссиба специалисты разработали затем конкретные технические нормы применительно к условиям местности и климата Сибири. Кстати, нормативы строительства этой дороги одобрил лично Николай II.

После революции, в 1918 году функции Инженерного совета стал выполнять Высший технический совет НКПС, работавший тоже на общественных началах. А через пять лет его преобразовали в Научно-технический комитет с шестью секциями.

Андрей Стрельцов