

О РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ — И НЕ ТОЛЬКО

Журнал писателей России “Наш современник” начинает публикацию глав из новой книги известного российского учёного, писателя, журналиста Игоря Трофимовича Янина “Ответ на семь бед”, посвящённой истории и проблемам такой крайне важной для России отрасли, как транспорт. В самом заглавии книги как бы содержится переключка с известным афоризмом, приписываемым Николаю Карамзину: “У России две беды — дураки и дороги”. Однако в такой стране, как Россия, раскинувшейся на одну шестую часть земной суши, не дураки, конечно, строили самые протяжённые в мире дороги. Это были славные люди, память о которых запечатлена в отечественной истории. Можно назвать имя инженера-генерала Павла Петровича Мельникова — первого русского министра путей сообщения, он же, кстати, был и автором первой книги о железной дороге в России. Можно вспомнить и Ивана Алексеевича Вышнеградского, министра финансов России в 80-е годы XIX века, этот государственный муж первым озаботился переводом всех железных дорог страны в государственную собственность, понимая важность железнодорожного транспорта для судьбы всего государства. Вспомним Сергея Юльевича Витте, который стал главой правительства России, прежде занимая пост министра путей сообщения. Он был яростным рателем строительства железных дорог, в том числе и с дальним прицелом на будущее, пусть и без больших сиюминутных прибылей, но с перспективой дальнейшего развития государства.

Нашего автора Игоря Трофимовича Янина без всякого преувеличения можно отнести к последователям и продолжателям этих ярких и славных личностей. Игорь Трофимович — из тех людей, которые сами строили свою судьбу. Он с 15 лет, рано лишившись родителей, начал трудиться учеником токаря. Но природный ум и возможность в советское время любому талантливому молодому человеку получить образование позволили ему поступить в Московский государственный институт международных отношений и закончить факультет международной журналистики в 1977 году. Дальнейший жизненный путь Игоря Трофимовича — это путь учёного и общественного деятеля. Он работал в Комитете за европейскую безопасность и сотрудничество, в Академии общественных наук. В 1999 году защитил докторскую диссертацию по теме “Культура России на рубеже XIX–XX веков и в 90-х годах XX века. — Сравнительно-исторический анализ”. Труд, ставший заметной вехой в научном исследовании важнейшего периода истории русской культуры в сравнении с современными реалиями.

Творческая судьба привела Игоря Трофимовича в главный орган российских железнодорожников — знаменитую газету “Гудок”, где он долгое время занимал пост главного редактора. Курс на созидание, на воспитание высокого чувства гражданской ответственности, взятый “Гудком”, вызвал положительный отклик читателей. Ширилось влияние газеты; она прочно заняла позиции активного государственного строительства России и уверенно выходила в число лидеров отечественной журналистики. Транспортная газета под руководством И. Т. Янина стала газетой поистине народной, далеко перешагнувшей отраслевые рамки. Её ежедневный тираж достиг четверти миллиона экземпляров; газета печаталась в 25 типографиях страны. “Гудок” стал мощным рупором державников, всех тех, кому на деле дорога судьба Отечества. Транспортники гордились своим изданием, называли “Гудок” генератором света, добра, гражданской доблести. Игорь Янин

был удостоен звания “Почётный железнодорожник” — высшей награды отрасли.

Новая книга Игоря Трофимовича, заслуженного работника культуры РФ, автора уже многих трудов по истории России, в том числе таких книг, как “Культура против кризиса”, “Культура России”, “Правовые основы культурной политики России”, “Оправдание культуры или искусство жить в России”, “Искусство жить в России”, “Энциклопедия мудрых мыслей”, “Из русской мысли о России”, и других — это опыт глубокого погружение писателя, историка в сложный и зачастую противоречивый мир безостановочного движения, в переплетение артерий, обеспечивающих функционирование огромного государственного организма, в механизм взаимодействия автодорожного, водного, воздушного, железнодорожного транспорта. Здесь и история борьбы с политическим экстремизмом в 30-е годы, и решение транспортных проблем новейшего времени, возрождение гражданской авиации, портового хозяйства, возвращение флота под российский флаг, дорожное строительство, укрепление безопасности движения на магистралях, разработка транспортной стратегии, подготовка кадров, наконец, события, связанные с проведением Олимпиады в Сочи. Не публиковавшиеся ранее подробности поездки Владимира Путина по магистрали М-58 “Амур”. Рассказы о нелепой гибели под Смоленском президента Польши, о провокациях вокруг строительства магистрали М-11, об истории принятия крупных решений в области государственной экономической политики. Будем надеяться, что публикация глав из книги И. Т. Янина найдёт живой отклик среди читателей.

ИГОРЬ ЯНИН

АВТОПРОБЕГОМ ПО “АМУРУ”

Утром 27 августа 2010 года Владимир Путин — он был тогда председателем российского правительства — отправился из Хабаровска в поездку по новой трассе “Амур”. Официально строительство автомагистрали М-58 Чита — Хабаровск ещё не было завершено, и премьер хотел лично убедиться, насколько достоверны рапорты, которые он принимает в Москве. Длительное путешествие национального лидера по местам, весьма отдалённым от центра, могло показаться неоправданным. Но Путин всё спланировал заранее; фактически он использовал свой летний отпуск, чтобы, насколько это будет возможно, подробнее ознакомиться с реальной жизнью восточных российских регионов.

“Между Читой и Хабаровском не было до сих пор автомобильной дороги. Наконец, мы это сделали. Надо посмотреть”, — отметил премьер на брифинге. Он обратил внимание на то, что вокруг проектов подобного рода развивается экономическая жизнь. “У нас там намечается строительство ряда крупнейших объектов. Это и гидроэлектростанция, это будущий космодром. Специалисты очень долго выбирали место для него и нашли оптимальное решение”, — сказал Путин. Он добавил, что вдоль “Амура” есть и другие объекты, являющиеся будущими точками развития, которые он хотел бы посмотреть. Заметим, к слову, что брифингом первоначально назывался предполётный инструктаж и краткое, только по делу, обсуждение.

Погода установилась прекрасная, и у всех участников поездки настроение было приподнятое. Притом сама природа Сибири и Дальнего Востока обладала какой-то таинственной притягательной силой. В этом признавались и Владимир Арсеньев, и Вячеслав Шишков, и Григорий Федосеев, и Александр Побожий, и ещё многие другие замечательные русские инженеры и первопроходцы.

На четырёхдневном пути, ещё не всюду гладком, Владимира Путина сопровождал министр транспорта России Игорь Левитин, который участвовал в создании магистрали М-58 на разных этапах её строительства и был в курсе всех особенностей автомобильного Транссиба. Понятно, что ехал министр первым ответчиком за каждую колдобину на этой трассе протяжённостью в 2156 километров. Но он искренне радовался возможности вновь посетить места, где проходили трудные, но, может быть, самые лучшие годы его жизни, когда он работал на строительстве БАМа.

Что касается выбора средства передвижения, то, по словам Владимира Путина, ему все равно, на какой машине АвтоВАЗа ехать. Представители завода сами-де попросили его включить в колонну новую “Ладу-Калину”. Позже он всё-таки признал: “Давайте не будем забывать: это самый массовый автомобиль в нашей стране, которым пользуются миллионы людей. Надо посмотреть, как он работает на таких расстояниях”. Жёлтый цвет авто Путин объяснил так: “Он достаточно яркий на дороге, заметный, красивый, молодёжный такой”. О том, что машина оснащена навигатором ГЛОНАСС, журналисты догадались и сами.

Автомобиль Lada Kalina Sport представляет собой, что называется, не роскошь, а средство передвижения. Машина, в общем-то, хорошая, причём она не подвергалась конструктивным изменениям специально для поездки главы правительства. Объём двигателя 1,6 литра с механической коробкой передач. Трассу Хабаровск—Чита “Лада-Калина” преодолела легко, без каких-либо сбоев.

Вазовцы, разумеется, не надеялись использовать премьеру как заводского водителя-испытателя. Всю дорогу сидеть за рулём премьер не собирался. Для страховки в автоколонну включили ещё две однотипные машины такого же канареечного цвета. Одна двигалась вместе со всеми; другую, как барыню, везли на эвакуаторе. Первую резервную “Ладу” по окончании поездки подарили одному из ветеранов дорожного строительства, вторую – ветерану завода. Третью, испытанную лично премьер-министром, – представили посетителям Московского автосалона на стенде АвтоВАЗа.

Дорога – федеральная трасса М-58 “Амур” проходит по территории Забайкальского и Хабаровского краёв, Амурской и Еврейской автономных областей. То прижимаясь к Транссибирской железнодорожной магистрали, то слегка отдаляясь, она вытянулась вдоль Амура. В мировом масштабе участок Чита – Хабаровск – самая трудная часть маршрута АН30 – глобального транспортного коридора: Центральная Европа–Москва–Екатеринбург–Красноярск–Хабаровск–Владивосток–Находка.

Пожалуй, к характеристике М-58 следует добавить особенность, которая европейскому водителю может показаться излишней и даже странной. Подчёркнуто: магистраль “круглогодичного действия”. Но восточнее Байкала такое уточнение может иметь решающее значение.

В своё время знаменитые чешские путешественники Иржи Ганзелка и Мирослав Зикмунд исколесили чуть не всю планету вдоль и поперёк, преодолев на своём пути многочисленные препятствия. Советский Союз был 76-й страной, которую они посетили, и “братушки” немало покатались по просторам нашей Родины. Повсюду чешских странников встречали, как родных, – с исключительной сердечностью и доверительностью. Что не помешало “братушкам” впоследствии опубликовать в западной прессе о стране своего временного пребывания и о советских людях, – как бы выразиться помягче, – ну, что-то в манере памфлета Георга Гельбига “Потёмкин Таврический”.

Но это было потом. А осенью 1964 года Ганзелка и Зикмунд задумали пересечь Россию с востока на запад. В их распоряжении были две “Татры-805” – автомобили “специального назначения” повышенной проходимости. Но уже в самом начале участка Хабаровск—Чита стало понятно: эти дороги не для “Татр”. Слово наряду предстали мрачные легенды об “Амурской колесухе” – гужевой дороге Хабаровск—Благовещенск, проложенной ещё дореволюционными каторжанами. Бывалые люди советовали чехам дожидаться зимы, и когда

морозы наведут ледяные мосты, откроются местные зимники, тогда и попробовать, прижимаясь к Транссибу, пробиться своим ходом. Ездят же люди... Но “братушки” погрузили свои “спецмашины” на железнодорожную платформу и проследовали до Байкала в качестве пассажиров. Великие путешественники здраво рассудили, что в случае неполадки (а они неизбежны при крайне низких температурах) спасти их от лютого холода могут не успеть. Решили не рисковать и благополучно “покорили” пространства Приамурья и Забайкалья в вагоне поезда.

Эта часть Транссиба от Читы до Хабаровска долгое время называлась Амурской железной дорогой. По первоначальному плану сооружения Великого Сибирского пути именно здесь и намечалось протянуть рельсы, – вдоль границы империи параллельно Амуру от Сретенска до Хабаровска. А там, круто развернувшись на юг, состыковаться с рельсовой линией, идущей от Владивостока.

Но возник большой соблазн спрямить путь от Читы до Владивостока, проложив рельсы через территорию Китая. Резоны выдвигались убедительные: трасса Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) будет короче на 514 вёрст, и она более доступна. В 1903 году этот путь через Харбин был открыт.

Увы, то, что не своё, так оно и есть чужое. Арсений Несмелый (Митропольский), замечательный русский поэт, а по жизни злосчастный мытарь, писал о строителях КВЖД:

*Инженер. Расстѣгнут ворот.
Фляга. Карабин.
— Здесь построим русский город,
Назовѣм — Харбин.
Без тропы и без дороги
Шѣл, работе рад.
Ковылял за ним трѣхногий
Нивелир-снаряд.
...Милый город, горд и строен,
Будет день такой,
Что не вспомнят, что построен
Русской ты рукой.*

Действительно, после того как японцы отняли Порт-Артур и оккупировали Маньчжурию, пользование линией КВЖД стало делом не надёжным.

Хотя в дипломатических и деловых кругах уверяли, что всё улажено, обговорено, и надо только дополнительно вложиться в увеличение пропускной способности КВЖД, проложить вторые пути и т. д., премьер-министр России Пётр Столыпин твёрдо настоял на приоритетном строительстве Амурской железной дороги. И оказался прав; трудно представить, чем завершилась бы Вторая мировая война, если бы Россия положила целиком на КВЖД.

Но намучались со строительством Амурской железной дороги немало. Хотя инженеры-изыскатели проложили трассу севернее, подальше от долины буйного Амура (Хейлунцзяна – “Реки Чёрного дракона”).

Образ, конечно, мистический, но очень уж близкий к реальности. Хвост Чёрного дракона – истоки реки в Даурии, его лапы – притоки (Зея, Буряя, Сунгари, Уссури и прочие когтистые отростки), голова – в Татарском проливе. Там, по легенде, дракон пьёт воду. Или извергает её – тут версии расходятся.

Одно бесспорно: истоки Амура выше его устья метров на триста, и усреднённый уклон – 11 сантиметров на километр. Условия строительства дороги всюду сложные и по-разному тяжёлые: сопки, болота, участки “вечной мерзлоты”, множество рек, ручьёв, прочих водотоков, чреватых прорывами в сезон муссонов. Топи встречаются такие, что, случалось, в них погружались целые звенья рельсов, и приходилось начинать отсыпку и укладку сызнова. Фактически Транссиб был завершён 5 октября 1916 года открытием грандиозного железнодорожного 2590-метрового моста через Амур.

Транссиб содержали бережно; и дорога работала чётко. Но успешное развитие региона невозможно без разветвлённой инфраструктуры. В схеме автожелезных “круглогодичных” сообщений долго зияла дыра длиной почти в 2000 км.

Строительство автомобильной магистрали “Амур” началось в 1966 году. В тот год 13 июля Совет Министров СССР принял постановление, которому был присвоен гриф секретности, – о создании стратегической трассы Чита–Хабаровск.

Работы велись Министерством обороны, руководство которого сформировало три бригады и дислоцировало их в Читинской и Амурской областях. Официально к строительству приступили только в 1978 году. Однако финансирование работ было недостаточным, и вскоре стройка замерла.

Все силы были направлены на БАМ. Там, в ходе создания рельсовой магистрали, образовалась сеть временных, так называемых “построечных” автодорог. Некоторое время движение по ним получалось даже сквозным, но у районных властей не хватало сил, чтобы содержать сеть целиком, и система сама собой распалась по участкам, которые использовались в зависимости от местных надобностей. Прокладка же магистральной автодороги “Амур” продолжалась эпизодически, рывками.

Рельеф трассы М-58 потребовал сооружения более тысячи мостов и эстакад. К 1995 году готовыми можно было назвать лишь 605 километров “гравийки” – кусками около Читы, Благовещенска, Хабаровска. Асфальтовыми в основном были подъезды к городам. Затем из-за общей неблагоприятной экономической обстановки в стране строительство “Амура” вновь приостановилось.

Избранный Президентом России Владимир Путин на первом же совещании в Благовещенске, состоявшемся в июне 2000 года, заявил о необходимости завершения строительства “Амура”. Трассу Чита – Хабаровск он объявил национальным проектом. На строительство дороги было направлено 26 процентов от общего объема финансирования всех дорожных объектов России.

Однако масштабное финансирование развернулось не сразу, и сколько-нибудь заметное движение по трассе “Амур” началось только в 2004 году. До полного осуществления замысла было ещё очень далеко. Утешало только то, что в России впервые появилась возможность технологического (!) проезда автомобильного транспорта из западных районов на Дальний Восток и в обратном направлении. В черновом варианте “автомобильный Транссиб” представлял собой двухполосную “гравийку”, часто с объездами вместо мостов. Интенсивность движения – до 500–700 автомобилей в сутки. Одновременно проводилась реконструкция участков, проложенных ранее. Грузовые фуры и грузовики с полным приводом перемалывали слабое покрытие, дорога проседала, а когда тяжёлые вездеходы начали сгонять с трассы, они разбили ещё и местные объездные дороги. Водители жаловались на тяготы пути: дорога ужасная, щебёнка бьёт; в случае поломки техпомощи не дозовёшься...

Тогда-то министр транспорта Игорь Левитин и пообещал президенту закончить вторую стадию строительных работ, – покрыть асфальтом, доделать мосты и эстакады, ограждения, разметку к 2010 году. Была указана дата, когда Дальний Восток будет, наконец, без каких-либо оговорок связан с опорной сетью дорог страны как составное звено самой протяжённой в мире государственной автомагистрали Владивосток–Москва–Санкт-Петербург, общая протяжённость которой около 10 тысяч километров. Проектная ширина проезжей части “Амура” 7 м, расчётная интенсивность движения 3000 автомобилей в сутки, скорость – 100 км/час.

“Не сомневаюсь, что трасса будет сдана в срок”, – не преминул тогда заметить президент.

И вот исторический момент приблизился. В первый день путешествия по “Амуру” 27 августа 2010 года трассу от Хабаровска до Биробиджана путешественники похваливали, она выглядела, как в Европе. Но министр транспорта не разделял восторгов – он знал, что за Шимановском не всё будет так гладко. Там чуть не на каждом километре ручьи, речушки, сопки, зоны “вечной мерзлоты” и прочие природные коварства. Там не хватало асфальтовых заводов, – по технологии асфальт дальше 70 км не возят, и только в сезон – с мая по сентябрь. Техника сложная, в каждом укладчике стоят компьютер, датчики температуры и другая электроника. А условия – буржуйки в вагончиках. Как там держит полотно?

За такими беспокойными размышлениями время летело незаметно. В пути колонна останавливалась только для дозаправки горючим. В Архаре – это 451-й километр от нулевого пикета в Хабаровске – состоялась встреча премьера с местными жителями.

Игорь Левитин сожалел, что ему не удалось хотя бы на минуту заглянуть в маленький станционный посёлок под названием Известковый, который про-

мелькнул в 3 километрах от автомагистрали. Там от Транссиба отходит железнодорожная ветка на север, к станции Ургал, куда в 1983 году он, офицер ВОСО, выпускник Академии тыла и транспорта, был направлен в качестве военного коменданта строящегося крупного бамовского участка.

Хотя какие в Известковом могли быть достопримечательности? Вокзал, экипировочное депо, ряд двухэтажных домов, построенных из добротных брёвен на болотце, осушенном шлаком паровозных топок. Может быть, где-то в домах ещё осталась с послевоенных лет мебель, которую в морозные дни мастерили японские военнопленные. Это были удивительные изделия: шкафчики с миниатюрными ящичками, жалюзи. На раздвижных створках яркие настальгические рисунки: ниспадающие ручьи, цветы, и обязательно тории — предхрамовые ворота с двумя перекладинами. Японцы верили, что души умерших уносят с собой птицы, которые отдыхают на этих сооружениях.

Железнодорожная ветка на Ургал тянется теперь вдоль водохранилища, образованного плотиной Бурейской ГЭС. Рельсовую линию пришлось отодвинуть. В Москве долго спорили о том, кто должен заплатить за это “удовольствие” — железнодорожники или энергетики?

Преппирательства эти сегодня кажутся ничтожными по сравнению с той невероятной, никем не предвиденной угрозой, нависшей осенью 2013 года над Дальним Востоком и едва не обернувшейся катастрофой общенационального масштаба. История эта в центре страны многими уже подзабыта, но в Примурье о ней будут помнить всегда. И, чтобы глубже понять происшедшее, необходимо несколько раздвинуть временные рамки.

Итак, 27 августа 2010 года, трасса “Амур”. От Архары до места строительства компенсационной Нижнебурейской ГЭС оставалось рукой подать. Туда Владимир Путин и направился, чтобы лично удостовериться, что всё идёт по плану, и поучаствовать в церемонии укладки первого бетона в основание плотины. Как будто дело обычное, традиционное. Необычным могло показаться только особое внимание главы правительства к отдалённому и не такому уж грандиозному объекту.

Ранее, в 2003 году Владимир Путин участвовал в пуске первого агрегата главного объекта гидротехнического комплекса у Талаканского створа. Головная ГЭС Бурейского комплекса рождалась мучительно. Чуть не с первых шагов стройку тормозили, морозили. Строители объявляли забастовки, голодовки. Многие деятели либерального крыла считали, что нужно вообще закрыть Бурею как объект ненужный, во всяком случае, не актуальный.

Один из самых “ярых гайдаровцев” Андрей Илларионов выступил категорически против возобновления работ на Бурейской ГЭС. Мало того, он публично в прессе называл эти планы “аферой года”. Илларионов — фигура вообще-то странная. Каких только должностей он не занимал в Рабочем центре экономических реформ при Правительстве России, в “Институте экономического анализа”, наконец, в вашингтонском Центре “глобальной свободы и процветания”. Жонглируя несопоставимыми статистическими данными, не брезгуя фальсификациями, он представлял свои экономические и политические рекомендации так эффектно, что либералы называли его гением.

“Никакой экономической логики в достройке БГЭС нет”, — утверждал этот “парадоксов друг”. Ссылаясь на финансистов, Илларионов пугал сроками окупаемости — больше 50 лет. “И эти средства пойдут из федерального бюджета!” — заключал он, чуть не с рыданиями в голосе.

Аргументы серьёзные. Тут любой налогоплательщик пригорюнится: 50 лет — это срок! Удастся ли насладиться плодами усилий? А ведь сколько других проблем назрело!..

Но Путин упорно настаивал на ускорении строительства. Бурейская ГЭС стала первой станцией в России, на которую рабочие колёса гидротурбин (с оборудованием — до 100 тонн) доставлялись воздушным транспортом — “Русланами” Ан-124-100 из Пулково в Амурскую область, благо там поблизости оказался военный аэродром Завитинск.

Вот и в программе “отпускной” премьерской поездки 2010 года река Бурея также занимала важное место. Путин направился к месту строительства ГЭС на “Ладе-Калине”, но по дороге остановился в небольшом посёлке, где живут строители. Люди там развернули плакаты с призывом к Путину: “Помогите нам!”, “Зайдите к нам!”. Премьер остановился у пикетчиков; его пригласили поговорить за чаем. Главное, чем были недовольны люди — своими

жилищными условиями. Здесь же обговорили с губернатором области, как решать эту проблему.

На стройке Владимира Путина ждали к 17:00; из-за непредвиденной остановки он опоздал на 45 минут. После краткого митинга во время церемонии укладки первого бетона в основание Нижнебурейской ГЭС премьер-министр и директор станции Александр Гаркин, сорвав с рук часы, бросили их в бетон. Говорят, эта традиция приносит удачу.

Но откуда у обычно спокойного, уравновешенного национального лидера такое пристрастие к этой стройке? Позже, спустя три года, среди дальневосточников прошла полушутка, полупритча. Дескать, сам “Чёрный дракон” – г-н Хейлундзян по-дружески шепнул обладателю “чёрного пояса”: поспешай!..

И в самом деле, ну, кто мог предвидеть, что осенью 2013 года произойдет невероятное – грянет паводок, каких не было никогда!? По всему Амуру прокатилось неслыханное по мощности наводнение. 29 августа 2013 года уровень воды у стен Хабаровска составил 761 сантиметр. Историческим максимумом для города был уровень в 642 сантиметра, зарегистрированный в 1897 году, а 4 сентября река поднялась до 808 см. Отверстия для стока воды в железнодорожной насыпи Транссибирской магистрали, проходящей по пойме Амура, оказались малы, и образовавшийся подпор также способствовал дополнительному подъему воды в районе города.

Когда паводковая волна докатилась до Комсомольска-на-Амуре и 12 сентября 2013 года уровень воды достиг 9,1 метра, люди стояли на защите города, как под Сталинградом, в самом прямом смысле своими телами закрывали прорывы в дамбе.

Пострадали десятки населённых пунктов. Многие люди потеряли жильё, погиб урожай, были размыты местные дороги, разрушены мосты, переправы. Суммарный экономический ущерб на конец октября 2013 года, по официальным данным, превысил 40 млрд рублей.

Прибывший к месту бедствия Владимир Путин облетел на вертолёте затопленные села, встретился с фермерами, чьи хозяйства пострадали от паводка. “Нас бьют, а мы крепчаем. Я знаю, вы очень мужественно боролись за свой урожай, скот, но стихия – есть стихия. Наша задача сейчас – минимизировать потери”, – ободрял Путин аграриев. Помощь, как известно, была оказана.

Ещё более разрушительными оказались последствия наводнения для китайской части бассейна Амура, особенно на реке Сунгари. Погибли или пропали без вести сотни людей, сотни тысяч были эвакуированы. А общий ущерб от наводнения оценивался в \$15 млрд.

Китайские гидротехнические сооружения на Сунгари в паводок работали на пределе своих возможностей, но уже к 20 августа водохранилища были переполнены. 28 августа прорвало плотину в населённом пункте Туцзян в двух десятках километров от впадения Сунгари в Амур, что осложнило положение Хабаровска.

С самого начала паводка был установлен оперативный обмен информацией с китайской стороной. “Российские коллеги, исходя из безопасности и интересов китайского населения, проживающего на берегу реки Амур, предоставили китайской стороне подробную информацию и контролировали уровень воды, в частности в реке Зея”, – подчеркивал глава хэйлунцзянского парткома КПК Ван Сянькуй в разговоре с вице-премьером Дмитрием Рогозиным.

В российской части бассейна Амура расположены Зейское и Бурейское водохранилища. Во время паводка гидростанции работали на рекордных параметрах. Приняв огромную массу – от 50 до 60% аномального притока, они смягчили удар стихии. По оценке Института водных проблем РАН, без регулирующего влияния этих двух плотин на среднем и нижнем Амуре наводнение было бы гораздо более грандиозным, – вода поднялась бы ещё на 0,5–1,5 м. И это была бы даже не катастрофа, стихийное бедствие могло вырасти бы до масштаба общенациональной трагедии.

Что же в реальности означали эти срезанные с гребня паводковой волны 0,5–1,5 м? Какова, как говорится, цена вопроса? Общий объем воды, которую удалось притормозить на Зее и Бурее, оценивается примерно в 15 куб. км (это не опечатка – именно 15 кубических километров!). На востоке говорят: последнее пёрышко сломало спину верблюду. С такой дополнительной массой Амуру хватило бы сил, чтобы смести с лица земли все мосты, города, заводы

и вынести их обломки в Татарский пролив. Сумма потерь многократно превысила бы затраты на сооружение десятка подобных плотин. Как тут не вспомнить легкомысленный прогноз об «окупаемости ГЭС через 50 лет»?

Но, несмотря на аномальный характер разлива 2013 года, климатологи не исключают повторения подобных сюрпризов. В среднем в этом паводкоопасном регионе заметные наводнения происходят раз в три года, а высокие – каждые 20 лет. При всем уважении, Зейская ГЭС и Бурейский комплекс способны только снизить размеры ущерба. Им нужны помощники – плотины-регуляторы стоков ещё и на других притоках Амура.

В 30-е годы минувшего века планировали построить в бассейне Амура плотины исключительно для регулирования речных стоков, вообще без гидротурбин – только затворы да водоспуски. Потом пришли к мысли, что получить разность потенциалов и не снимать дешёвую электроэнергию просто глупо. А к ноябрю 1975 года Приамурье уже испытывало острейший дефицит энергии. Население отсчитывало дни, когда, наконец, заработает первый гидрогенератор Зейской ГЭС. Главный диспетчер Северных сетей области прямо за пультом умер от инфаркта, когда принудительно отключал часть потребителей, чтобы предотвратить полный развал энергосистемы.

А «никому не нужные» киловатты Нижнебурейской ГЭС, о которых сокрушались «экономисты»? Они давно законтрактованы. Основным потребителем станет космодром «Восточный». Потребуется энергии трубопровод Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО), Гаринское железорудное месторождение. Жизнь заставит осветить и федеральную автотрассу М-58 хотя бы на участках с инженерными сооружениями. Избыток электроэнергии, действительно, можно направлять на экспорт в Китай. Электричество – самая чистая, «квалифицированная» энергия, и она никогда не бывает лишней. Уже и теперь улучшился режим работы Объединенной энергосистемы Востока.

В 2014 году Путин вновь посетил долину Амура и одноименную трассу. Побывал он и в селе Волково на окраине Благовещенска, где отстроили целый микрорайон для жителей, пострадавших от разрушительного наводнения. Дома представляют собой практически готовые блоки, которые доставили из соседнего Хабаровского края. Каждый из них – полноценная квартира с жилыми комнатами, санузлом и автономным отоплением. Дома установлены на сваях и на возвышенной местности. Их будущие жильцы уже могут не бояться критичных подъёмов уровня реки.

«Не было бы счастья, да несчастье помогло. Новыми домами довольны, транспорт есть, инфраструктура тоже», – рассказали жители и подарили Владимиру Путину икону «Георгия Победоносца» в знак благодарности.

«Вам спасибо, что вы всё это выдержали, – ответил президент. – Поверили, что вас ни страна, ни государство не оставят один на один с этой бедой. Собственно говоря, как мы обещали, так и происходит».

Но вернёмся в солнечный август 2010 года, когда ещё никто не знал, какой сокрушительный удар готовит Амур-батюшка. На 791-м километре трассы М-58, – где-то под Шимановском, состоялась встреча Владимира Путина с водителями-дальнобойщиками. На одной из стоянок у придорожного кафе и мастерской, занимавшейся техобслуживанием в основном большегрузных автомашин, премьер увидел восемь грузовиков, из которых семь были американской марки, и только один «КамАЗ». Завязался прямой и поначалу довольно нелिцеприятный разговор.

Дальнобойщики откровенно говорили, что на американских машинах и управление легче, и спальные места удобней, есть даже холодильники. «КамАЗ» ничего этого не имеет, хотя и стоит дорого. Проще купить поддержанную иномарку, чем новый «КамАЗ».

Такова была оценка пользователей. Между тем весь автомобильный мир восхищается блестящими победами российской команды «КамАЗ-мастер» на труднейшем ралли-марафоне Париж–Дакар. Нередко в соревнованиях грузовиков весь пьедестал почёта занимают российские экипажи «КамАЗов».

Дальнобойщики смеются: для наших ребят Дакар, как разминка. Тамашние дороги после российских выглядят, как сплошной асфальт. Но, если серьёзно, то ждут, – когда же рабочие «КамАЗы» будут на уровне спортивных? Хотелось бы гордиться и отечественными гражданскими грузовиками.

Что же касается качества автомагистрали «Амур», то водители оценили положительно, – не сравнить с тем, что было раньше. Посетовали лишь

на отсутствие полноценного технического обслуживания и мобильной связи вдоль трассы.

Разговор с дальнбойщиками не остался без последствий. Позднее Владимир Путин нашёл время, чтобы посетить Набережные Челны и поинтересоваться, – насколько разработки для спортивных “КамАЗов” внедряются в серийное производство.

Надо напомнить, что при создании гигантского автозавода в Набережных Челнах ставилась задача наладить массовый выпуск дизельных грузовиков с такими ходовыми качествами, чтобы на узких дорогах они не собирали позади себя хвост машин наподобие похоронной процессии. Первый же базовый КамАЗ-5320 легко вписался в общий поток, а на затяжных подъёмах задавал фору многим. Причем, учитывая слабое покрытие наших дорог, конструкторы разложили массу грузовика на три оси. А когда “КамАЗы” пошли на экспорт, в страны, где дороги покрепче, заказчики попросили сделать для них машины двухосные – дешевле по цене и проще в эксплуатации. Постепенно семейство “КамАЗов” развернулось как по назначению, так и по массе от 6 до 33,3 т, по мощности от 180 до 850 и более л.с.

Руководитель завода генеральный директор КамАЗа Сергей Когогин сообщил, что элементы подвески, системы охлаждения и другие детали, которые прошли испытания во время “Дакара”, уже серийно устанавливаются на грузовики для Минобороны РФ.

Команда “КамАЗ-мастер” была создана в 1998 году для продвижения заводской марки на международных рынках, а также для широкомасштабных испытаний новых конструкций в экстремальных климатических и дорожных условиях всех стран и континентов. Множество новейших разработок, прошедших жесточайшие испытания на спортивных грузовиках, легли в основу создания новых и модернизации существующих моделей.

– Говорят, что с фабричными “КамАЗами” эти машины не имеют почти ничего общего, – заметил Путин, памятуя беседу с дальнбойщиками “Амура”. – Это правда?

– Все без исключения гоночные грузовики разрабатываются и производятся на КамАЗе – на заводах при непосредственном участии самих гонщиков и механиков команды. “КамАЗ-мастер” – единственная команда в мире, которая сама собирает автомобили и ездит на них. Нынешнее поколение гоночных грузовиков имеет абсолютно серийную компоновку.

Гендиректор КамАЗа подчеркнул, что в условиях наступающего кризиса в автоиндустрии завод намерен укреплять позиции за счёт новой модели магистрального тягача КамАЗ-5490, работая в сотрудничестве с акционером предприятия – германским концерном Daimler. “Мы уверены, что этот тягач вытянет КамАЗ”, – заключил Сергей Когогин.

Президент Татарстана Рустам Минниханов в свою очередь отметил, что у предприятия большой потенциал, мощная научная и исследовательская база. Он выразил уверенность, что качество машин будет расти.

Дальнбойщики – народ серьёзный и вдумчивый. Не зря говорят, что дорога учит уму-разуму. В том откровенном разговоре с премьером на 791-м километре М-58 водители-трассовики слегка коснулись и международных проблем. Слегка, но неспроста. “Американцы, – высказали они Владимиру Путину своё понимание происходящего, – крепко взяли Европу “за фаберже”...

На строящемся в Амурской области космодроме “Восточный” премьер-министр провёл совещание, в котором приняли участие вице-премьер Сергей Иванов и глава Роскосмоса Анатолий Перминов. К министру транспорта России Игорю Левитину тоже было немало вопросов, но, глядя на главных действующих лиц, он невольно им сочувствовал, предвидя, какие трудности предстоит одолеть, сколько неприятностей пережить на пути в Космос. Ибо всё новое рождается с криком. А тут нечто особенное – космодром!

“Он обеспечит стране независимый доступ в космическое пространство, в том числе и для пилотируемых полетов, для перспективных программ изучения Луны и Марса, – взволнованно говорил Путин на встрече со строителями “Восточного”. – С этой площадки будут проводиться запуски всех видов космических аппаратов в интересах России, так и по заказу наших зарубежных партнеров”.

Вокруг космодрома развивается широкая инфраструктура, строится город, где будут жить до 30-40 тысяч человек.

Гораздо скромнее по сравнению с “Восточным” рисовалась судьба хорошо знакомого Игорю Левитину города Шимановска, что на 795-м километре трассы. Во время строительства БАМа город гремел на всю страну. Здесь разместили целый комплекс предприятий стройиндустрии. Сначала пресса восхваляла этот комплекс до небес, потом ругала столь же темпераментно. После объявления БАМа “дорогой в никуда” основные базовые предприятия города остановились и были объявлены банкротами. Среди чудом уцелевших оказался завод по ремонту дорожно-строительных машин, преобразованный в ЗАО “Шимановский машиностроительный завод “Кранспецбурмаш”. Он освоил выпуск новой продукции, которая заняла свою нишу на современном рынке, в том числе для строительства “Амура”.

Только железнодорожники продолжали держать марку. Отстроили новый вокзал в надежде, что он пригодится: от станции к Гаринскому железорудному месторождению запланировано строительство железной дороги.

Люди в Шимановском живут замечательные. Здесь родился давний учитель и друг министра транспорта Игоря Левитина – Геннадий Фадеев.

Будущий самый первый министр путей сообщения Российской Федерации, он же – первый президент ОАО “РЖД”, рос младшим, седьмым ребёнком в семье мастера здешнего паровозного экипировочного депо. Выучился на инженера и успешно прошёл все должности, все ступени, вплоть до самой верхней. С Игорем Левитиным они познакомились ещё, когда тот служил в органах военных сообщений на Московской железной дороге. Сошлись и во мнениях о происходящих в России переменах, и по характерам, и по уровню ответственности за порученное дело. Фадеев знал устройство российских железных дорог как никто другой, – насквозь, и, может быть, даже глубже. В 2000 году на президентских выборах он был доверенным лицом Владимира Путина, зарегистрированного кандидатом на должность Президента Российской Федерации.

Близ города Сковородино 29 августа 2010 года состоялось открытие российского участка нефтепровода Россия – Китай. Это был настоящий инфраструктурный праздник на перекрестке двух магистралей – автомобильной и трубопроводной. Второй уже по другому ведомству, и министр транспорта мог собраться с мыслями перед встречей премьер-министра с дорожными строителями на 1371-м километре трассы “Амур”, которая должна была состояться несколькими часами позже.

А здесь, у трубопровода, под стендами, исписанными кириллицей и иероглифами, героями дня, то есть главными ответчиками на непростые вопросы, выступали вице-премьер Игорь Сечин и министр энергетики Сергей Шматко. Было, конечно, немного завидно, что нефтяная трасса от российского Сковородино до китайского Мохэ принесёт России больше прибыли, чем дорога Чита – Хабаровск. Впрочем, у государства свои выгоды – прибыль ему нужна как прямая, так и косвенная. И, по большому счёту, ещё неизвестно, какая окажется весомей.

Выступая на церемонии начала заполнения российского участка нефтью, премьер-министр сказал: “Я надеюсь, что наши китайские друзья сообщат председателю КНР и премьер-министру об этом событии и о том, что с российской стороны проект завершён. А вот китайским друзьям нужно ещё немножко поработать. Работа предстоит большая – 930 километров им нужно пройти, и всё это – высокотехнологичные операции. Но я уверен абсолютно, что в этом году российская нефть пойдет в Китай”.

По словам Путина, трубопровод – это не просто поставки сырья в Китай, но многоплановый проект, и, главное, он диверсифицирует российские поставки нефти. До сих пор основные потоки (120–130 миллионов тонн ежегодно) шли в Европу, говорил глава правительства, Азиатско-Тихоокеанскому же региону отводилось небольшое количество, “но с пуском этого участка через восточную трубопроводную систему и к берегу Тихого океана мы будем поставлять 30 миллионов тонн нефти, а при расширении – до 50 миллионов тонн”. Это уже заметная конкуренция европейскому маршруту, отметил премьер.

Путешествие по “Амуру” благополучно завершилось в Чите (2165-й км), у здания Читинской областной администрации.

К строительям федеральной автодороги, а также ко всем причастным к её созданию было много вопросов. Отмечено, что на ряде участков дороги в результате оттаивания вечномёрзлых грунтов происходят деформационные

процессы земляного полотна, и на проезжей части образуются просадки. Эта деформация сказывается на дороге, – образуются так называемые “амурские волны” на отдельных участках трассы.

Мобильные телефоны не ловили связь практически на всем протяжении магистрали; не было пунктов технического обслуживания. “Это вещи очень серьёзные, и это нужно срочно исправлять”, – подчеркнул премьер.

Тем не менее, по общему признанию, автомагистраль можно было считать работоспособной.

“Построенная дорога – это не рядовое событие для России. Я не хочу употреблять пафосные слова, но всё-таки это знаковое для России событие имеет даже исторический смысл. Страна наша, которая занимает самую большую территорию в мире, никогда не была связана с запада на восток автомобильной дорогой”, – сказал премьер-министр.

В ознаменование завершения строительства автодороги в Хабаровске на центральной площади города 24 сентября 2010 года установили памятный знак “Нулевой километр Федеральной автомобильной дороги “Чита – Хабаровск”.

Спустя четыре года после путешествия на жёлтой “Калине” Президент России Владимир Путин вновь приехал на Дальний Восток с инспекцией. В основном его поездка была связана с проверкой выполнения программы помощи пострадавшим от наводнения. Но он посетил и участки федеральной трассы “Амур”, которая обеспечивает сквозное движение от Москвы до Владивостока. Только уже на вертолёт. В ходе “прямой линии” с гражданами он с искренним сожалением признался, что из-за нехватки времени не сможет повторить свое путешествие.

В районе города Углегорска в Амурской области он осмотрел придорожные кафе и мотель. Рядом с кафе появились АЗС и магазин, оборудована большая стоянка для большегрузных автомобилей, станции автосервиса и шиномонтажа. Заработали мобильная связь и интернет.

И уже совершенно новые трудности возникают из-за превышения в 1,2–2 раза допустимых нагрузок на дорожное полотно “Амура” в связи со строительством космодрома “Восточный”, с подготовкой к сооружению газохимического комплекса в рамках проекта “Сила Сибири”. Проблемам конца не предвидится.

Подрастает новое поколение, для которого совершенно не понятно: как вообще мы могли жить без магистрали “Амур”!.. Да и было ли такое в нашей истории?

ПРАВИЛО ТРЕХ “О”

Ответственность, объективность, оптимизм

Профессия накладывает отпечаток. Это заключение так же верно, как и то, что движение – есть жизнь, а транспорт – сфера повышенной опасности. К сожалению, даже простые истины не даются человеку от рождения, и качества, необходимые тем, кто на практике осуществляет работу транспорта, возвращаются годами упорной учёбы и труда.

Интересное пожелание будущим железнодорожникам недавно высказал один из ветеранов отрасли, старейший сибирский инженер-педагог Серафим Алексеевич Баннов. Он успел на своем веку подготовить сто инженеров-дипломников, и в день своего 90-летия напутствовал новое поколение студентов СГУПС – Сибирского государственного университета путей сообщения, – истинные золотыми словами:

“Будьте активными, будьте смелыми!.. У меня есть своё жизненное правило, которым хочу поделиться. Это правило трех “О”: Ответственность, Объективность, Оптимизм. Я ему следовал всегда, и всё у меня получалось”.

Что ж, триада, немедленно обнародованная в университетской многотиражке “Кадры – Транспорту”, очень ёмка и может послужить даже критерием оценки личности. Опора на три точки самая стабильная: ни одна из точек не может повиснуть в воздухе.

Для руководителя любой структуры, – от самой малой до великой, – первой задачей является правильный подбор и расстановка кадров. В конечном счёте, руководитель в ответе за всех и за каждого в отдельности.

Слов нет – очень непросто сформировать команду – компетентную, работоспособную, креативную, – из специалистов, успевших проявить себя, из того контингента, который имеется в обозримом пространстве. Другое дело – проявлять постоянное внимание подготовке “племени молодого, незнакомого”, воспитанию смены, которая придёт не раньше, чем лет через 10. И, конечно, готовить сильный кадровый резерв на будущее, – дело благородное, но на текущий момент затратное, а порой и неблагодарное. Но это необходимо для блага Отечества. Тем более, когда возникают реальные угрозы делу, которому ты служишь.

Любая отрасль экономики держится на трёх основных опорах: образовании, науке, производстве. И едва ли не первым из программных мероприятий, в которых принял активное участие новый министр транспорта России Игорь Левитин, стало совещание руководителей вузов транспортного комплекса стран СНГ и Балтии. Совещание прошло 18 мая 2004 года в стенах МИИТа (МГУПСа – Московского государственного университета путей сообщения). В повестку дня были вынесены актуальные проблемы: как будет развиваться транспортный процесс в мировых и национальных рамках; что нужно делать, чтобы нынешние студенты, завтрашние специалисты, были готовы к решению задач транспорта как средства, объединяющего страны и народы?

Российская государственная система образования уже добрые полтора десятилетия переживала период мучительных реформ, проходивших на фоне брожения умов, – процесса, подогреваемого слетевшимися на поживу разного рода затеями.

До “перестройки” российскую школу вполне заслуженно называли лучшей в мире. Дело в том, что она с самого начала создавалась на принципах культуры университетской (от лат. *universitas* – совокупность, общность). То есть особенность нашей школы заключалась в том, что она закладывала базу для подготовки специалистов, как по фундаментальным, так и многим прикладным наукам, представляющим собой совокупность различных дисциплин, составляющих основы научного знания. А уже дальнейшие достижения или, скажем так, карьерные продвижения зависели в основном от личных способностей, стремлений и эффективности усилий.

Во всяком случае, отечественная система образования давала молодым людям основу, которая обеспечивала равный старт. Все дети, заканчивавшие полную советскую среднюю школу, являлись реальными кандидатами в элиту. Это был шанс, который очень многие талантливые и целеустремлённые люди, вне зависимости от материального, национального или сословного положения, успешно использовали. Именно потому, что тип образования, тип культуры и иерархия ценностей были универсальными. В нашей стране выходцы из рабочих, служащих, из крестьянских семей становились известными учеными, писателями и журналистами, учителями и врачами, офицерами, инженерами, крупными руководителями, государственными деятелями.

И это была весьма эффективная система. В подтверждение можно привести бесчисленное множество фактов – исторических, глобального масштаба. Притом фактов, если вдуматься, невероятных: страна, пережившая в XX веке немыслимые тяготы и катастрофы, нашла в себе силы, чтобы избавить человечество от нацистской чумы, первой выйти в Космос, первой поставить ядерную энергию на благо человечества. Просто уму непостижимо, – каким образом, обладая почти вдвое меньшими энергетическими и промышленными мощностями, страна выпускала вдвое больше военной продукции, чем вся оккупированная Гитлером Европа? И это происходило в условиях, когда совершался невиданный в истории манёвр с переброской тысяч заводов и миллионов людей.

Объяснений этого чуда приводится множество. Одно из них, несомненно, патриотизм. Второе – высокая грамотность народа. Недаром в 1961 году, когда Советский Союз впервые в мире отправил в космос человека – Юрия Гагарина, президент США Джон Кеннеди в беседе со своими профессорами допытывался: как эти “нищие” русские инженеры смогли опередить нас? И признал: “Космос мы проиграли русским за школьной партой. Мы проиграли советскому учителю”.

Да, это сделали учитель, преподаватель, профессор по разработанным учебным программам. По государственным перспективным учебным программам, основанным на главном посыле: на связи теории и практики, а также на бесчисленных, зачастую инициативных, подпрограммах. Так, книги скромного инспектора отдела Единой трудовой школы Якова Перельмана

о физике, математике, геометрии, механике, астрономии имели ошеломляющий успех. Они открывали перед юношеством заманчивый мир созидания. Эти книги переиздавались в нашей стране почти пятьсот раз тиражом свыше 15 миллионов (!) экземпляров. И зачитывались они буквально до последней стадии износа. Сам автор активно переписывался с Эдуардом Циолковским, Сергеем Королёвым, с другими выдающимися учёными-современниками.

Замечательный просветитель Яков Перельман погиб от голода в блокадном Ленинграде, унося с собой веру в победу разума. И, наверное, он очень удивился бы тому, что в наше время бестселлерами стали пособия, содержание которых сводится к обучению шулерским приёмам, — как, например, не мучаясь “с иксами задачами”, облапошить ближнего своего; как добиться успеха, спекулируя на бирже и т. п.

Замечательным пропагандистом и популяризатором знаний был профессор Сергей Капица. Но и его слава потускнела в оглушительном гвалте “плюрализма”. Обычно всё это объясняют издержками креатива.

Когда по завершении совещания ректоров транспортных вузов журналисты спросили нового министра транспорта Игоря Левитина, какие предметы, кроме относящихся непосредственно к инженерии, были у него любимыми, он, не задумываясь, назвал географию, историю, литературу, а затем продолжил перечисление до тех пор, пока корреспонденты не перевели разговор на спортивные предпочтения. Стало ясно: министр развернул перед ними типично университетский спектр.

Выступая в 2004 году на этом форуме в МИИТе, глава транспортного ведомства отмечал значение петровских реформ для создания на территории России сети водных и сухопутных коммуникаций. Кроме самородков-умельцев, собственных инженерных кадров для этого не существовало вовсе, поэтому задача решалась под руководством иностранных специалистов, в основном из Германии и Голландии. Однако дальнейшее развитие транспортного комплекса государства потребовало, во-первых, единой системы управления строительством и эксплуатацией важнейших коммуникаций и перевозочным процессом, во-вторых, создания системы профессиональной подготовки кадров в сфере транспорта и транспортного строительства.

Что касается конкретно инженерного образования, то как система оно начиналось в России в стенах Института путей сообщения Санкт-Петербурга. И также отличалось широким охватом знаний. В дальнейшем именно владение фундаментальными дисциплинами, такими, как математика, физика, химия, механика, всегда отличало нашего инженера.

Институт Корпуса инженеров путей сообщения (ныне Петербургский государственный университет путей сообщения) учреждён был 2 декабря 1809 года манифестом императора Александра I. В подготовке инженерных кадров были объединены в программе обучения в единое целое гуманитарные, естественнонаучные и технические знания.

Показательно, что единый орган государственного управления всеми видами транспорта в России, Управление водными и сухопутными сообщениями и первое отечественное учебное заведение транспорта, Институт Корпуса инженеров путей сообщения, были учреждены в один день. Это свидетельствует о том, что изначально подготовка кадров для транспорта была возведена в ранг государственной политики. Заметим также: вуз, положивший начало специализированной подготовке кадров для железных дорог и техническому образованию в целом, был создан заблаговременно — ещё до строительства первой железной дороги в Санкт-Петербурге.

И с тех пор неудержимо пошла в рост инженерная слава России. По мере развития железных дорог в Европейской части и в первую очередь для кадрового обеспечения строительства Транссиба были созданы вузы в Москве и Омске (первоначально в Томске), затем Хабаровске, Новосибирске... Была создана опорная сеть вузов в районах наиболее плотной железнодорожной сети и в районах пролегания евро-азиатской магистрали.

МИИТ в активной обороне

С первых шагов своего формирования, то есть с начала XIX века, система российского транспортного образования ставила двуединую задачу: ведение образовательной и научно-исследовательской деятельности. Изначально

было заложено понимание, что участие преподавателей в научной деятельности является залогом успешного обучения. Накопление новых практических навыков, неизбежное при ведении прикладных исследований, обеспечивало генерацию транслируемых студентам знаний и компетенций. Таким образом раскручивалась восходящая спираль, именуемая прогрессом. В сообществе преподавателей вузов всегда тон задавали видные ученые, представляющие различные отрасли научного знания.

Должно быть, наша российская школа слишком хорошо учила детей, и высокоразвитым странам Запада это представлялось потенциальной угрозой превосходства в соперничестве, потому что молодые люди, получившие российское образование, становились глубоко мыслящими, самостоятельными личностями, патриотами своей страны, умеющими профессионально работать и готовыми её защищать от любых врагов.

Когда в постперестроенной России резко упал престиж научно-педагогической деятельности и понизился уровень оплаты труда научных сотрудников и преподавателей, в МИИТе были предприняты усилия для поддержания должного уровня подготовки научно-педагогических кадров. МИИТ был переименован в государственное высшее учебное заведение – Московский государственный университет путей сообщения Министерства путей сообщения РФ. Повышение статуса было связано с возросшим объемом образовательной и научно-исследовательской деятельности, предоставлением возможности получения специальностей инженерного, естественнонаучного и гуманитарного профиля.

В условиях финансовой нестабильности МИИТ искал пути наиболее эффективного хозяйствования, направленного, прежде всего, на выживание. Очень своевременно был учрежден институт защиты предпринимателя для подготовки юристов гражданско-правовой специализации, получивший статус высшего учебного заведения.

Коллектив преподавателей вуза вполне осознавал сложность ситуации, и на первых же альтернативных выборах большинством голосов избрал ректором МИИТа Бориса Лёвина. Выбор был далеко не случайным. Доктор технических наук, профессор Б. А. Лёвин успешно проявил себя в должности ректора Всесоюзного института повышения квалификации руководителей и специалистов железнодорожного транспорта. Под его руководством институт превратился в передовое учебное заведение России и указом Президента РФ преобразован в Российскую академию путей сообщения (РАПС).

В МИИТе была проведена глубокая структурная реформа. В результате значительно укрепилась материально-техническая база вуза, существенно увеличилась зарплата профессорско-преподавательского состава и молодых учёных. Были внедрены новые формы и методы обучения студентов, подготовки научных кадров, организации профориентационной работы, повышения квалификации и переподготовки специалистов и руководителей российских железных дорог. Укрепились связи университета с зарубежными партнёрами. Более того – были созданы крупные структурные подразделения – институты – путем объединения родственных факультетов. Наряду с созданием институтов в МИИТе организованы новые факультеты, в том числе довузовской подготовки и экологической безопасности.

Возникали и другие непривычные формы сотрудничества вуза с отраслью. Так, руководство МИИТа и Московской железной дороги, которую возглавлял в то время Геннадий Фадеев, договорились о совместном осуществлении проекта по подготовке молодых специалистов для формирования резерва руководящих кадров МЖД. Программа была рассчитана на 3–4 года. Для наиболее способных выпускников МИИТа определена “кадровая траектория”. В итоге из общего числа кандидатов более 60% молодых специалистов были зачислены в резерв “Молодой руководитель”.

При всём том, МИИТ рисковал остаться островом в беспокойном океане перемен. Нельзя было упускать из вида и возможность размыва основания: средние школы, десятилетиями пребывавшие под опекой МПС, были выведены из попечительства железнодорожников как непрофильные учреждения. А это могло повлечь снижение уровня подготовки абитуриентов.

В ходе гайдаровских реформ разрушалось отечественное хозяйство, терялись производственные связи и трудовые навыки, были ликвидированы многие центры, обеспечивающие научно-технический прогресс. К концу XX века стало ясно, что в России складывается типично колониальная сырьевая

схема. В обмен на золото (металлическое, “чёрное”, “бурое”, “голубое”, “зелёное” и т. п.) Россия получала машины, ширпотреб, эрзац-корма, тряпки, развлечения и всё такое прочее. Совершалась перекачка средств из обрабатывающих отраслей в добывающие. Причем финансовая монетаристская политика сделала невыгодной даже первичную обработку сырья. Своё хозяйство деградировало. Типичные примеры — массовый вывоз чёрных и цветных металлов самой низкой степени передела, откровенно хищнический экспорт древесины в виде кругляка и т. п. Вести своё хозяйство теряло смысл.

Насаждавшийся либералами индивидуализм незримо витал над просторами нефтегазоносной провинции. Российские компрадоры обретали тягу к кичливой роскоши и совсем уж было начали чувствовать себя беззаботными рантье, этакими мини-шейхами, не ощущая приближения второго акта “рыночной комедии”. Последовало вначале медленное, затем ускоренное падение цен на сырьё (в первую очередь на нефть). Процесс, безусловно, рукотворный, направленный на уничтожение конкурентов.

Не надо быть пророком, чтобы с уверенностью предсказать, что в исторической (и довольно близкой) перспективе цены подпрыгнут. Человечество спохватится, и ценность невозстановимых природных ресурсов возрастет многократно. Произойдёт это даже при избытии ядерной энергии и появлении сверхъёмких аккумуляторов. И этот момент наступит тотчас, как только соперники будут разорены. Таковы непреклонные, вплоть до самоуничтожения, законы рынка, о котором так страстно мечтали гайдаровцы.

Пока спекулянты манипулировали сырьём и “деньгами из воздуха”, несколько миллионов специалистов и учёных отбыли из России на заработки за рубеж. Только отдельные отрасли, в том числе ВПК и транспорт, — не без потерь, но всё же сумели сохранить кадровый потенциал и научно-техническую базу.

Среди совершенно неотложных задач главу транспортного ведомства более всего тревожило положение в гражданской авиации. Там происходила замена изношенного отечественного парка на импортные самолеты и связанная с этим необходимость оперативной переподготовки лётного состава и персонала наземного обеспечения полётов.

Весёлый разговор

Теперь уже трудно оценить, в какой мере победа “лириков” (либералов-“гуманитариев”) над “физиками” (реалистами — серьёзными теоретиками и технарями-практиками) явилась причиной нынешнего состояния экономики и уровня жизни в России. Коренной перелом в соотношении престижа гуманитарных (юристы, политологи, биржевые спекулянты т. п.) и инженерных профессий начался с обмена шутками-прибаутками двух субкультур, — представителей научно-технической и гуманитарной интеллигенции, называвших себя “физиками” и “лириками”.

Присущая культуре “физиков” романтизация научного познания и научно-технического прогресса оказала огромное влияние на развитие науки и весь советский быт. К “физикам”, хотя их личные взгляды могли быть вполне независимыми, власти относились более ласково, чем к “лирикам”. Ничего удивительного: в реалистах-“физиках” нуждаются все — народное хозяйство, транспорт, оборонная промышленность. Научно-технический прогресс обеспечивает и благосостояние общества, и суверенитет страны. В расчёте на достижения “физиков” население надеялось жить лучше и прожить подольше, в то время как многие рефлексии лириков оборачивались крахом.

Обида “лириков” отражена в известных строках советского поэта Бориса Абрамовича Слуцкого, впервые опубликованных в 1959 году:

*Что-то физики в почёте,
Что-то лирики в загоне.
Дело не в сухом расчёте,
Дело в мировом законе.*

С провозглашением “плюрализма” в России упомянутый “мировой закон” был опрокинут: гуманитарные, “авангардные” изыски, заёмные юридические установления вознеслись высоко над законами природы. Ещё недавно почти половина кандидатских диссертаций присуждались по техническим наукам,

и только 20% – по гуманитарным и общественным. Всего десять лет прошло, и ситуация изменилась с точностью наоборот. Менеджеров выпущено гораздо больше, чем конструкторов, инженеров и технологов.

Под флагом “деидеологизации”, “вариативного образования” и борьбы с “тоталитаризмом” Министерство образования и науки упорно и последовательно вело курс на уничтожение отечественной системы школьного образования и воспитания детей. Из официальных документов исчезало даже само слово “воспитание”, как, впрочем, и слово “патриотизм”. Педагогика сводилась к лицемерной дидактике.

Ведомство пыталось провести такую “реформу”, которая освободила бы госбюджет от необходимости финансировать народное образование. Его содержание и развитие, по представлению “демократов”, должно базироваться на трёх “донорах”: из скудных местных бюджетов, из карманов нищих родителей и за счёт полуживых местных предприятий. Подавляющее большинство учителей – свыше 85% – высказалось против такой реформы (всероссийский опрос учителей проводила “Учительская газета”), но это не произвело никакого впечатления на “отцов-просветителей”.

Одновременно была ликвидирована разветвлённая система внешкольного образования и воспитания – всех этих “домов культуры”, “дворцов культуры”, “дворцов пионеров” и т. п. Раньше эта система охватывала до 40% детей школьного возраста и успешно выявляла среди детей всех социальных слоёв таланты, и поставляла их – по выявленным способностям, – в науку, в сферу искусства. Были посёлки и небольшие города, особенно в Сибири и на Дальнем Востоке, отдалённые от “центров цивилизации”, в которых такая система воспитания и образования охватывала большинство детей. За 10 лет эта система была практически полностью уничтожена.

Здания “дворцов культуры” были скуплены “новыми русскими” и переоборудованы в ночные клубы, рестораны, чудовищно дорогие и доступные только бизнесменам и чиновникам. Детские кружки выброшены на улицу и сгнили. Школьники вне школы оказались предоставлены сами себе. В окружении соблазнов, бесстыдной рекламы, призывающей поступать по формуле “Одна живём!”, подростки нередко становились добычей уголовного мира, наркомафии, сексмафии. А посмей только родители оказать свое влияние, – на такие случаи готовилась ювенальная юстиция.

В школах преподавательские ставки снизились до нищенского уровня (инфляция свирепствовала, а зарплаты учителей, вопреки принятому закону, долго не индексировались), причём с полугодовыми задержками. Молодые учителя в массовом порядке побежали из школ.

В школах сокращались часы по основным естественным и фундаментальным дисциплинам, по родному языку и литературе. Внедряемый для выпускников российских школ ЕГЭ – Единый государственный экзамен – приучал к механическому запоминанию строго дозированной информации. А то, что вызубренная информация по не нужным абитуриенту предметам бесповоротно улетучивается из его головы, никого не тревожило. Цель – поступить в вуз, потом как-нибудь окончить его и стать обладателем “корочек”, как сугубо формального свидетельства о высшем образовании.

Фактически это было разделение единой школы на две: одну, небольшую для подготовки и воспитания элиты из детей бизнесменов и олигархов; другую, массовую, – для превращения детей из простого народа в исполнителей, которые пойдут в сферу обслуживания. А то, что в итоге 60% молодых людей не знают, что Волга впадает в Каспийское море, а треть считает, что Солнце вращается вокруг Земли, никого не волнует.

Школу для простого народа взяли упрощать до такого низкого уровня, что дети, закончившие её, теряли способность поступить и учиться в сколько-нибудь серьёзном техникуме или в институте. То есть их обрекали оставаться профанами (от лат. profanus – “непосвященный, скверный”, от pro fano “не допущенный в храм”) и всю свою жизнь заниматься трудом, не требующим повышенной квалификации. То есть России, по мнению либералов, нужен не создатель, не творец (“по образу Его и подобию”), а послушный исполнитель и потребитель. Внедрение ЕГЭ вполне соответствовало этой задаче.

Министр образования и науки, как тот “француз убогий, чтоб не измучилось дитя”, настаивал на исключении из учебной программы основ высшей математики. “Я глубоко убеждён: не нужна высшая математика в школе.

Более того, высшая математика убивает креативность”, – заявил он на заседании министерской коллегии.

Стало быть, жертвой заблуждения был Галилей, утверждавший, что “математика – это язык, на котором написана книга природы”. Горько ошибался и Ломоносов, думая, что “математику уже затем учить надо, что она ум в порядок приводит”. Михайло Васильевич ещё и упорствовал в своём заблуждении, настаивая, будто “слеп физик без математики”. Леонардо да Винчи, хотя и не был великим математиком, но тоже восхищался, ставя её на первое место среди всех прочих наук, включая механику. “А потому... изучайте математику и не стройте без фундаментов”, – заключил он после рассуждений о физиологии человека.

Наши корифеи Минобрнауки легко опровергали не только Галилея с Аристотелем и Канта с Песталоцци (“Счёт и вычисления – основа порядка в голове”). В тот же “отстой” оправлен и Суворов (“Математика – гимнастика ума”), и Наполеон (“Процветание и совершенство математики тесно связаны с благосостоянием государства”). Наверняка убил в себе креативность и “отец кибернетики” Норберт Винер, потому что он соглашался: “Высшее назначение математики – находить порядок в хаосе, который нас окружает”. Можем ли мы теперь назвать креативными таких премьеров, как Витте и Столыпин, которые имели неосторожность увлекаться математикой и, страшно сказать, даже носили учёное звание в данной, как выяснилось, вредоносной области знания?

Позднее, в 2007 году на озере Селигер глава Минобрнауки поделился сокровенным: “Задача заключается в том, чтобы взрастить квалифицированного потребителя, способного квалифицированно пользоваться результатами творчества других”. Вот истинно рыночный подход.

Впрочем, причину острой неприязни к математике объяснял ещё Леонардо да Винчи: “Тот, кто порочит высшую достоверность математики, тот питается сумбуром и никогда не заставит умолкнуть противоречия софистических наук – наук, которые учат лишь вечному крику”.

Действительно, уж чего-чего, а крику у нас было через край.

В области высшей школы реформа предусматривала постепенное вытеснение бесплатных студентов платными; введение платы за все, за что можно (за пользование библиотекой, спортзалом, компьютерным классом и т. д.); отмену социальных выплат студентам (пособия на детей, льготы на питание и проживание в общежитии и т. п.) при одновременном доведении платы за жильё и т. п. до “экономически оправданной”.

В полном объёме эти преобразования воплотить в жизнь, по счастью, не удалось. “Реформа” споткнулась на высшей школе. Бурные студенческие выступления против этой реформы прошли в Новосибирске, Воронеже, Екатеринбурге, Ульяновске, Челябинске, Оренбурге, Иркутске. Они тщательно замалчивались “свободной” прессой, но влияние своё они оказали.

Отнюдь не все эти бюрократические странности имели отечественное происхождение. Многие из них были завезены в Россию. Нет, не тайно, не в “опломбированном вагоне”, а совершенно открыто, легально, в соответствии с “виповскими” ласкательными процедурами.

Так, например, происходило явление российскому народу заокеанского “мессии” – Джорджа Сороса, успешного финансового спекулянта, миллиардера и убеждённого антисоветчика, позднее переродившегося в отъявленного русофоба.

Прикосновение к дарам данайским

Джордж Сорос – личность, хорошо известная не только в России. В странах социалистического лагеря и в СССР он принимал участие в решении главных кадровых и организационных вопросов “демократической революции”. В своё время из-за связей с ЦРУ и другими спецслужбами Сороса выгоняли из Венгрии, Чехословакии и Румынии. Первым же постсоветским государством, где была официально запрещена деятельность его структур, стала Белоруссия.

Сорос активизировал “демократических” штурмовиков в Грузии; под их напором г-н Шеварднадзе был вынужден уйти в отставку. На деньги “Института открытого общества” подогревались уличные демонстрации для свержения Слободана Милошевича и финансировалась судебная расправа над ним

в Гааге. Сорос вместе с лордом Мэллоком-Брауном из британского Форин-офиса был одним из главных спонсоров режима Саакашвили. В Польше он финансировал труды Джеффри Сакса, который готовил “шоковую терапию”. По его сценарию развивались “цветные революции” в Киргизии, на Украине, в странах бывшего советского блока.

В Москву Джордж Сорос приехал с ясной целью – вовлечь российскую интеллигенцию в процесс построения общества “открытого”. В те времена это слово звучало особенно соблазнительно, и когда Сорос в 1987 году принародно обнимал Андрея Сахарова, российская интеллигенция горячо аплодировала.

Собственно, Сорос никогда не скрывал, что вся его “гуманная” деятельность направлена на разрушение СССР. Да и генеральный секретарь ЦК КПСС М. Горбачёв знал, что принимает известного идеолога антикоммунизма, тесно связанного с американскими спецслужбами. Тем не менее, он предоставил откровенному врагу своей страны право создать широкую сеть организаций и стать посредником между российскими олигархами и западными финансистами.

Проходившие в России шоковые реформы позволили связанным с Соросом финансистам, за бесценок скупавшим сырьё и предприятия, невиданно обогатиться. Например, Марк Рич в начале 90-х скупил в России огромное количество алюминия по заниженным ценам, перепродал его затем на мировых рынках, что привело к падению цен на данный вид сырья на 30%.

Создав американо-советскую организацию “Культурная инициатива”, Сорос вышел на Раису Горбачёву, возглавлявшую тогда Советский Фонд культуры. В 1990 году им была профинансирована поездка в США группы разработчиков известной экономической программы “500 дней” во главе с Г. Явлинским. По мнению ряда аналитиков, Сорос до сих пор контролирует партию “Яблоко”.

Фактически команда Гайдара и Чубайса была подобрана при участии Сороса, который организовал поездку будущих членов российского правительства в США. В итоге в России с участием Джеффри Сакса была осуществлена печально известная программа шоковой терапии. Сорос активно участвовал в политических интригах. Накануне расстрела парламента он имел продолжительную беседу с Ельциным, немало хлопотал и на выборах 1996 года. Проложенная в Москве компьютерная сеть была построена таким образом, чтобы сообщения, шедшие из одной части города в другую, проходили через серверы, расположенные на территории США.

Широко разрекламированное спонсорство Сороса мало что меняло в состоянии российской науки. Ведь речь шла не об инвестициях в российские научные центры, которые помогли бы учёным встать на ноги и выживать в рыночных условиях, а о выделении грантов отдельным исследователям. Механизм адресной помощи российским учёным на деле являлся системой сбора всесторонней информации.

Это видно и по отчётам менеджеров. Так, если 400 профессоров и 400 доцентов ежемесячно получали доллары по грантам фонда, то в конкурсах на получение этих грантов участвовали более трёх тысяч учёных, которые выдали Соросу 1500 научных монографий и 20 тысяч научных статей. А в сумме Соросом собрано научных отчётов от 30 тысяч учёных.

Известно, что любой научный отчёт, статья, а тем более монография несут полезную информацию и не менее интересные выводы. Это капитал, который можно использовать в виде товара или средства для создания технологий, приносящих прибыль. Сорос действовал по месту и по времени, как стервятник, – там, где разразился кризис, то есть когда всё ценное значительно удешевляется, и когда учёные, испытывающие нужду, готовы продать свои разработки за бесценок.

Процедура отбора получателей грантов позволяла накопить персональные данные практически на всех значительных российских учёных и отслеживать их деятельность в масштабе реального времени. Сорос и его партнёры могли быстро и с минимальными затратами “выдоить” ценную разведывательную информацию, а также задействовать российский научный потенциал для реализации собственных задач. Прибыли, которые можно извлечь из данной информации, многократно перекрывают объёмы помощи, оказываемой российской науке.

По данным Bloomberg Billionaire Index на 21 мая 2015 года, “олигарх хедж-фондов” Джордж Сорос поднялся на 24-е место в мире среди миллиардеров, приравняв своё состояние до 28,5 млрд долларов. Для справки: хедж-фонд – это особый частный инвестиционный фонд, не ограниченный нормативным

регулируемым, недоступный широкому кругу лиц. Отличается особой структурой вознаграждения.

Многие из “лириков”, активно боровшихся с “режимом” в 60-е и 90-е, пришли в ужас от результатов своей кипучей деятельности: “Целились в коммунизм, а попали в Россию!”... Эдуард Лимонов, которого Ю. В. Андропов называл “убеждённым антисоветчиком”, позднее с горечью писал о “перестройке”: “Отечество тогда с визгом неслось в пропасть. Столько времени упустили, дали стране врасти в, будь оно проклято, мировое сообщество... и теперь мы от всех зависим. И теперь нам вычитывают нотации и отрубают поставки всего, что хотят. И диктуют условия. Где наш суверенитет? Где наши те люди, простые и крепкие и неприхотливые, которых нам оставил СССР?”

Любое упорядочение производства и распределения материальных благ Сороса не устраивало. Например, рекомендация его фонда “закрыть профессиональные училища, которые не могут провести структурную перестройку” привела к тому, что найти в России руководителей среднего и низшего звена производства стало трудней, чем пригласить топ-менеджера из-за границы. Это способствовало дезорганизации и закрытию многих промышленных предприятий.

В большинстве западных стран всякая попытка насаждения безразличного и тем более презрительного отношения к родной истории и культуре немедленно и жёстко пресекается. В России же на откуп соросатам был отдан выпуск учебников для российских школ и университетских библиотек.

Взяв в свои руки сохранившиеся после развала СССР остатки системы комплектации библиотек, и прежде всего школьных и вузовских, Сорос организовал переработку учебников. В результате уровень некоторых пособий по общественным наукам был снижен до примитива, а содержание настолько грубо идеологизировано, что нельзя было не заметить прямого нарушения Конституции РФ.

В региональные библиотеки через фонд “Пушкинская библиотека” хлынули книги авторов, чьи труды интерпретировали мировую историю с позиций, сформированных ещё пропагандистами Третьего рейха. Для средних школ были выпущены учебники истории, в которых внушалось представление, будто русские – народ ущербный, что вся история России – цепь неудач и позора. Искажалась и принижалась роль СССР во Второй мировой войне. В конкурсе Фонда на создание учебника по истории победил учебник, содержащий авторские измышления о разгроме фашистской Германии силами США, а также делался вывод, что Победа являлась исторически отрицательным событием, поскольку в результате “советский тоталитаризм” распространился на страны Восточной Европы.

Отдельное направление деятельности Фонда Сороса – развращение, даже растление юных россиян. Фонд организовал программу “Терпимость”, по которой в старших классах российских детей учили мириться со всем, что в российской традиционной культуре считалось злом. Как ни странно, союзниками соросовской программы “толерантности” стали чиновники Минобрнауки, которых чрезвычайно увлекла идея ввести в школах программы секс-просвещения.

Было ясно, что деятельность фонда наносит ущерб России. Однако обращения общественности по этому поводу вызывали обратный эффект. Комитет Госдумы по образованию провёл проверку деятельности фонда, и по её итогам российский парламент вынес Джорджу Соросу... официальную благодарность “за вклад в сохранение и развитие отечественной науки, образования и культуры”.

Десятилетие деятельности фондов Сороса в России отмечалось пышным смотром сил и достижений, прошедшим в семи городах (Москва, Санкт-Петербург, Новгород, Екатеринбург, Новосибирск, Казань, Нижний Новгород). Торжественная церемония состоялась в Москве, в Колонном зале Дома Союзов. Её центральной частью стала большая речь, произнесённая Джорджем Соросом. Он объяснял, почему оказался столь глубоко вовлечён в российские дела и как оценивает все, что сейчас происходит в России.

Особо была им отмечена поддержка администрацией Москвы, где благодаря помощи мэра Москвы Ю. М. Лужкова было организовано полномасштабное паритетное финансирование программы. В Санкт-Петербурге учёный совет вручил Дж. Соросу диплом почётного доктора Российского педагогического государственного университета им. А. И. Герцена.

Сорос открыто выступал против политики Президента В. Путина в сфере укрепления вертикали власти, восприняв в штыки его тезис о “диктатуре закона”. И он одним из первых начал угрожать России экономической блокадой, настаивал на поставках Украине летального оружия из США и т. п.

В июне 2015 года депутаты Госдумы Сергей Обухов и Валерий Рашкин направили совместный депутатский запрос в Генпрокуратуру, МИД и Минюст о признании нежелательной на территории Российской Федерации деятельности Фонда Сороса (Институт “Открытое общество”). Они обвинили Сороса в том, что под видом благотворительной деятельности он воровал и вывозил научные разработки, на которые государством были затрачены миллиарды, а также способствовал “утечке мозгов” из России.

Генпрокуратура РФ признала деятельность на территории России организаций “Открытое общество” и “Открытое общество фонд содействия”, которые входят в структуру Фонда Сороса, нежелательной.

Работа над ошибками

Всякий опыт, “сын ошибок трудных”, бывает полезен, если не упорствовать в заблуждениях. Всё более очевидным становилось понимание того, что, в связи с переходом экономики к рыночным отношениям, стабильная и эффективная работа теперь во многом зависит от знаний в области права, экономики, финансов, маркетинга. Инженер обязан принимать законы функционирования рынка. Более востребованы специалисты “нетранспортных” специальностей, ориентированные на проблемы транспорта, управленцы, имеющие ясное представление о технологии не только своего вида транспорта. В государственные образовательные стандарты нового поколения, в учебные планы и программы вносились изменения, направленные на то, чтобы они соответствовали единым требованиям к транспортным специальностям широкого профиля.

Планировалось создание единого национального транспортного университета, выпускники которого обладали бы комплексными знаниями в транспортной сфере, позволяющими преодолеть сугубо отраслевой подход к развитию разных видов транспорта. Для привлечения молодых кадров, адекватных современным задачам, для формирования кадрового резерва на перспективу Министерством транспорта Российской Федерации был проведен конкурс “Кадровый резерв российской транспортной отрасли”.

С 2007 года в России вводились так называемые Государственные образовательные стандарты третьего поколения, учитывающие потребности российского транспорта. Особое место отводилось подготовке научно-педагогических кадров. Обмен молодыми учеными и аспирантами ощутимо способствовал повышению качества обучения. Была расширена практика включения иностранных профессоров в состав диссертационных советов, организовано двойное международное руководство аспирантами.

Транспортным вузам удалось сохранить высокий научно-педагогический потенциал, обеспечить коренную модернизацию лабораторной, научно-исследовательской и социальной базы. Наши институты – активные участники многопланового международного сотрудничества на основе прямых договоров с университетами дальнего и ближнего зарубежья.

В 2007–2008 годах были реализованы три важных проекта: “Безопасность движения, управление транспортом, интермодальные перевозки и логистические системы”, “Экологически чистый и высокоскоростной наземный транспорт”, “Современные информационно-телекоммуникационные технологии”.

В реализацию программ были вовлечены 7 институтов, 17 кафедр и других подразделений. Было скорректировано само понятие миссии университета: “МИИТ – ведущий транспортный университет, крупный центр образования, науки и культуры, сохраняющий и развивающий двухвековые традиции и базовые ценности отечественного транспортного образования, фундаментальной и прикладной науки, осуществляющий на уровне высших современных достижений, инновационных технологий и принципов управления образовательную, научную и социально-культурную деятельность в целях развития и реализации кадрового, научного и производственного потенциала железнодорожного транспорта России и зарубежных стран”.

В 2008 году промышленная собственность университета была представлена уже 82 действующими патентами РФ и 6 зарубежными. Студенты, проявля-

ющие способности в творческой работе, публикующие научные исследования, стали получать именные и повышенные стипендии. В МИИТе были учреждены 63 стипендии учёного совета и известных учёных железнодорожного транспорта, в том числе 45 – от железных дорог, плюс ещё 62 гранта – для целевиков.

Тесное взаимодействие вузов с Министерством транспорта дало высокий эффект. Московский государственный университет путей сообщения стал лидером отечественного высшего транспортного образования. По состоянию на 1 июня 2009 года в составе МИИТа были уже две академии – Российская академия путей сообщения и Российская открытая академия транспорта; 8 институтов – гуманитарный; комплексной безопасности; пути, строительства и сооружений; систем управления, телекоммуникаций и электрификации; транспортной техники и организации производства; управления и информационных технологий; экономики и финансов; юридический, русско-немецкий институт; 2 факультета: вечерний и довузовской подготовки; Московский колледж железнодорожного транспорта; гимназия; медицинский колледж; 45 филиалов и 9 представительств в 34 субъектах РФ.

На научно-практической конференции “Транспортное образование в современных условиях” глава ведомства Игорь Левитин подчеркнул, что транспорту нужны инженерно-технические специалисты, обладающие особыми компетенциями – гибкостью, мобильностью, умением успешно работать в командах переменного состава. Таких специалистов надо готовить, разрабатывая и внедряя инновационные педагогические технологии, чутко реагируя на непрерывно формирующиеся вызовы окружающей действительности, используя международные достижения и возможности профессионального общения преподавателей разных стран.

Выступивший на форуме президент Союза научных и инженерных обществ академик РАН Юрий Гуляев с удовлетворением отметил общее стремление к интеграции академической и вузовской науки, высшего образования и производства, использующего новейшие технологии. Он назвал это важным условием для обеспечения преемственности научных и инженерных кадров, подготовки таких инженеров, которые смогут оставаться конкурентоспособными в течение всего жизненного цикла их профессиональной жизни.

Споры о “русском методе”

Термин “Русский метод подготовки инженеров” появился ещё в 1878 году. Этот метод, отличающийся глубокой теоретической проработкой инженерных проектов, на выставке в Сан-Франциско получил золотую медаль. Наша инженерная школа базировалась на мощной фундаментальной подготовке. Если западные инженерные вузы в своём развитии шли от ремесленничества к более высоким формам, то обучение в российских технических вузах предполагало мощную фундаментальную подготовку, которая являлась основой для профилирующих кафедр. Именно в этом заключается основное различие нашей подготовки и западной.

И западные вузы полностью высоко оценивают достижения нашего метода. Ректор MIT, лучшего американского вуза, отмечал, что следует признать полный успех России в методах инженерного образования, и Америка будет перенимать эту систему. Они остались в своей схеме “бакалавр-магистр”, но поняли, что любая система требует хорошей фундаментальной подготовки, называемой “русским методом подготовки инженеров”.

Когда один из президентов всемирно известной корпорации “Боинг” сделал доклад в Москве о научных, технических и производственных достижениях фирмы по выпуску самолётов, ему было задано много вопросов. В том числе: какие школы подготовили ведущих инженеров для вашей фирмы? Ответ: многие из них – воспитанники русской инженерной школы. Вице-президент фирмы “Майкрософт” благодарил ректора МГТУ имени Баумана академика РАН Игоря Фёдорова за подготовку хороших специалистов, поскольку многие инженеры фирмы вышли из стен руководимого им вуза.

Многие российские учёные, руководители крупных предприятий в своё время били тревогу, просили не спешить “перевыполнять” план, вырывая с корнем наше достояние, подобно тому, как во время горбачёвского “сухого закона” вырубали подряд виноградники. Однако к их призывам мало кто прислушался. Только некоторые из вузов России – МГУ, МВТУ, МГТУ, СПбГУ,

МИИТ (МГУПС) и немногие другие всё-таки смогли отстоять свою систему подготовки специалистов.

Своего рода точкой отсчёта новой эры российского транспорта стал международный форум и выставка “Транспорт России: становление, развитие, перспективы”, посвящённые 200-летию транспортного ведомства и профильного образования в России, организованные Минтрансом РФ и компанией “Бизнес Диалог”.

Выставка “Транспорт России – 2009” едва уместилась в Центральном выставочном зале “Манеж” площадью 3600 квадратных метров. В ней приняли участие более 90 предприятий транспортного комплекса России. Среди них – ОАО “РЖД”, ФГУП “Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)”, ОАО “Корпорация “Трансстрой”, ОАО “Совкомфлот”, ГУП “Московский метрополитен” и многие другие.

Первый день форума проходил в Колонном зале Дома Союзов, где министр транспорта РФ Игорь Левитин вручил медали “За заслуги в развитии транспортного комплекса России” ректору МИИТа Борису Лёвину и проректору по учебной работе Московской государственной академии водного транспорта Светлане Милославской.

Очередную научно-практическую конференцию “Транспортное образование и наука. Опыт, проблемы, перспективы” открывал вице-премьер Правительства РФ Сергей Иванов, который в своём выступлении заявил, что государство во все времена рассматривало успешную работу транспортных учебных заведений как неотъемлемую часть развития транспортного комплекса России и экономики страны в целом.

Большой интерес участников конференции – государственных деятелей, общественных отраслевых объединений, представителей профильного бизнеса, финансистов – вызвал доклад министра транспорта Игоря Левитина на тему “Система профессионального образования на транспорте. 200 лет на службе Отечества”. Говоря о достижениях транспортников в самые значимые для государства Российского периоды, глава ведомства заявил, что отрасль продемонстрировала свою высочайшую дееспособность в каждый из этих моментов, осуществляя коммуникацию регионов на огромной территории страны. И он с гордостью отметил, что специалиста с дипломом транспортного учебного заведения редко встретишь на бирже труда.

Развитие отрасли – это труд многих поколений наших соотечественников, которые не покладая рук работали на грандиозных стройках, прокладывали новые морские маршруты, развивали авиа- и машиностроение. Их наследие, трудовые традиции, годами накопленные знания и опыт не только вызывают глубокое уважение. Они особенно востребованы сейчас, когда на повестке дня стоит вопрос модернизации всей российской экономики.

Отток кадров опасней вывоза капитала

Если в транспортном секторе процесс подготовки кадров развивался удовлетворительно, притом с обнадеживающими перспективами, то в целом по стране промышленные предприятия “вошли” в экономический кризис с нерешёнными кадровыми проблемами. Особенно глубокое “вымывание” кадров произошло в машиностроении и легкой промышленности. Этим отраслям наиболее горько досталось “расхлёбывать” социальные последствия рыночных реформ. Промышленное производство стало проявлять явные признаки технической и технологической отсталости. Дефицит квалифицированных кадров тормозил производство современной продукции, а отсталость производства и отсутствие достойных условий на рабочих местах блокировали приток молодёжи на производство.

Помимо объективных причин: закрытия предприятий, оптимизации, смены направления деятельности, естественного старения людей и ухода на пенсию, общей демографической ситуации в стране – озабоченность вызывали причины субъективные, к которым относится нежелание работать на производстве, уход в коммерцию (в том числе переход на офисные должности), заключение контрактов за рубежом, иммиграция.

Кроме ВПК и транспорта, только в трёх отраслях доля сотрудников рабочих специальностей, имеющих высшие (4–6) разряды, поддерживалась на достаточном уровне (свыше 50%). Это добывающая, нефтехимическая и металлургическая отрасли.

Отягощала положение связанная с бездорожьем и тарифами низкая – в 2,5 раза ниже, чем в развитых странах мира – мобильность российских граждан. Тысячи населённых пунктов не имели круглогодичной связи с системой наземных транспортных коммуникаций.

Обострила проблему кадров в России и “утечка мозгов”, значительной частью которой стали высококлассные специалисты или учёные. Чаще всего квалифицированные специалисты предпочитали эмигрировать в Германию, США и Финляндию. Главной причиной эксперты называют недооценённость людей, мизерную оплату их труда, правовую незащищённость.

Это опасный симптом, хотя многие выезжают из страны не на постоянное место жительства, а сохраняя российское гражданство, – отмечают эксперты. Кадровый ресурс потерять гораздо опаснее, чем финансовые средства. Чтобы удержать людей, нужно в первую очередь обеспечить комфортные условия специалистам в России – не только рабочие условия, но и бытовые, социальные и т.п. Иначе ни многомиллиардные инвестиции, ни реформы не позволят выполнить задачу развития.

“Отток квалифицированных специалистов из России по-прежнему достаточно высок, поскольку в собственной стране люди не находят для себя работы. Вузы выпускают большое количество студентов, но высокотехнологичные производства стоят, поэтому институты фактически работают на экспорт”, – отмечает председатель совета Института демографии Борис Крупнов. По его словам, страну покидают в основном люди, которые получили специальности инженеров, IT-специалистов (информационно-коммуникационные технологии) и других профессий из области высоких технологий.

Прогноз Крупнов дал ещё более мрачный: такая ситуация будет длиться недолго, поскольку вузы снижают качество образования из-за проблем с преподавательским составом. Сейчас, по его словам, лучшие студенты не остаются на кафедрах, а уезжают за границу, в результате возраст профессоров и преподавателей растёт. “Вскоре наших специалистов начнут вытеснять китайцы и индийцы – выходцы из стран, где развивается наука и образование”, – полагает Крупнов.

Диплом от Конфуция

С развитием технологий облик инженерного образования меняется очень быстро. Если раньше на изменение техники и технологий требовалось до 20 лет (в течение такого времени менялся, скажем, вид локомотива – от паровоза к тепловозу и электровозу, от винтомоторной авиации к реактивной и т.п.), сегодня этот процесс занимает не более двух-пяти лет. Сегодня длительность подготовки инженерных кадров зачастую больше, чем сроки обновления технологий.

Зарубежный опыт показывает, что должен быть совершён переход от подготовки специалистов, владеющих технологиями сегодняшнего дня (что приводит к фактическому отставанию компетенций), к формированию специалистов, способных оперативно адаптироваться к внедрению новых технологий, а затем и к формированию специалистов, способных самостоятельно развивать их за счёт потенциала саморазвития.

“Будущие интеллектуальные лидеры России”, – так был назван форум, собравший 26 октября 2015 года в Ярославле около полутысячи талантливых школьников со всей страны. В числе участников форума – обладатели патентов на разработки, победители отраслевых и корпоративных конкурсов в сфере инженерии, техники, инноваций и экономики, финалисты олимпиад. Мероприятие призвано было помочь им установить партнёрские отношения с крупнейшими вузами и корпорациями, где они смогут продолжить подготовку по инженерным специальностям.

Президент международной корпорации “Евразия” Фэн Яоу подробно рассказал участникам форума о российско-китайской программе двойных дипломов, в ходе которой студенты двух стран обмениваются знаниями, повышают уровень своей квалификации с учётом изучения зарубежного опыта не только в транспортной сфере, но и в других отраслях экономики.

Санкции, действующие в отношении России со стороны США и стран ЕС, к счастью, не сказываются на партнёрских отношениях между ведущими компаниями и транспортными институтами. В расширенной программе развития

предусматривается создание на базе МИИТа Института Конфуция (направление – технические науки), а также Китайско–российского исследовательского центра высокоскоростного железнодорожного сообщения между Пекинским транспортным университетом и университетами путей сообщения Москвы и Петербурга.

Что ж, в этой связи можно лишь повторить вслед за Конфуцием: “Учиться и, когда придёт время, прикладывая усвоенное к делу – разве это не прекрасно”!

РОКОВОЕ ДАВЛЕНИЕ

Экипаж состоит из капитана и остальных членов команды.

(Из корабельного устава)

Речь пойдёт о факторе, серьёзно угрожающем безопасности полётов, – об опасности, возникающей, когда в качестве пассажира на борту присутствует “волевой” руководитель, который своим вмешательством в процесс управления полётом может создать обстановку, грозящую гибелью всем, кто находится в самолёте.

Командир воздушного корабля – это не гоголевский кучер Селифан. “...Что, мошенник, по какой дороге ты едешь? – сказал Чичиков...” Барин мог тут же “поучить” возницу; притом безо всяких для себя последствий. Ситуация изменилась настолько, что вельможный каприз в отношении пилота способен погубить всех разом и без разбора, – будь то губернаторы, министры, генералы, чиновники высокого разряда.

Ранним утром в субботу 10 апреля 2010 года главе Минтранса России Игорю Левитину сообщили, что под Смоленском разбился самолет Ту-154М президента Польши. При посадке лайнер зацепился за верхушки деревьев в условиях плохой видимости из-за сильного тумана. В результате крушения погибли все находившиеся на борту – 88 пассажиров и 8 членов экипажа, в том числе президент Польши Лех Качиньский, его супруга и ряд других высокопоставленных польских политиков, почти всё высшее военное командование, общественные и религиозные деятели.

Президент Л. Качиньский направлялся в Россию с частным визитом во главе польской делегации на траурное мероприятие по случаю семидесятой годовщины расстрела польских офицеров в Катынском лесу.

Всего за пару недель до этой катастрофы Россия пережила свою трагедию. 29 марта 2010 года в московском метро взорвались две террористически смертницы, погибли 40 человек. Многие польские газеты писали об этом с плохо скрытым злорадством, исподволь оправдывая действия террористок. Слов сочувствия не нашлось тогда и у Леха Качиньского, который в бытность свою мэром Варшавы назвал одну из площадей города именем Джохара Дудаева.

В принципе рокового полёта Ту-154 могло не быть вовсе. Дело в том, что на той же неделе – 7 апреля – в Катынском лесу уже прошла совместная российско-польская церемония поминовения погибших там польских граждан. Она широко освещалась мировой прессой. В церемонии участвовали премьеры России и Польши – Владимир Путин и Дональд Туск. Уровень более чем достойный. И уж как только русские там не каялись, не кланялись, – и молебны служили, и со свечками стояли...

После говорили, что подан был некий “знак свыше”. У братьев-близнецов Качиньских вдруг серьёзно занемогла мать. Сыновний долг – святое дело: брат Ярослав остался у постели больной матери; он отказался от поездки в Смоленск. Поводов отменить полёт хватало и у брата-президента. Тем более, что сам Лех Качиньский в Катыни уже побывал в 2007 году, но он решил организовать еще и отдельную церемонию. Вместе с ним направились видные польские политики, военачальники и историки. Не прибыли. Воистину, Катынский лес – проклятое место для поляков.

Для проведения расследования обстоятельств авиакатастрофы была образована совместная комиссия Межгосударственного авиационного комитета и Министерства обороны России. В комиссии МАК работали 25 польских специалистов. На месте гибели самолёта работали 37 следователей из Следственного комитета при прокуратуре РФ и более 40 судебно-медицинских экс-

пертов. Также в следственных действиях принимали участие 11 следователей и прокуроров из Польши.

Появившиеся в западной прессе сообщения о якобы обнаружении следов взрывчатки на месте катастрофы самолёта Леха Качиньского заслуженный летчик-испытатель, талантливый эксперт-аналитик Герой России Магомед Толбоев назвал полным бредом. “Вина в катастрофе лежит на организаторах полёта”, – точно определил Толбоев.

Практически сразу на месте авиакатастрофы обнаружили два “чёрных ящика”. Они были вскрыты в присутствии представителей СКП России и прокуратуры Польши. 11 апреля специалисты МАК приступили к их исследованию. Позднее был найден третий “чёрный ящик”.

13 апреля состоялось совещание под руководством премьер-министра Российской Федерации Владимира Путина. На заседании госкомиссии по установлению причин катастрофы вице-премьер Сергей Иванов заявил: “Предварительный анализ расшифровки бортовых самописцев показал, что взрыва и пожара на борту самолёта не было”.

То есть, со слов вице-преьера, крушению самолёта не предшествовал взрыв или пожар. “Продолжается синхронизация показателей обоих бортовых самописцев – речевого и параметрического – и идентификация звуков и шумов в кабине. Эта работа требует времени и продлится ориентировочно до конца недели”, – сказал Сергей Иванов. Эдмунд Кликх, руководитель госкомиссии Польши по расследованию авиакатастроф, отметил: “Российские специалисты сотрудничают с нами образцовым образом”.

Было установлено, что лётный экипаж был окончательно сформирован за день до полёта, 9 апреля. Командование 36-го специального авиаполка перед полётами в Смоленск через посольство в Москве просило выделить российского штурмана для помощи в навигации и проведения переговоров с военными диспетчерами на русском языке, но в последующем польская сторона от русского штурмана отказалась.

Комиссия по расследованию авиакатастроф МВД Польши признала причиной катастрофы ошибку экипажа, отметив недостаточное аэронавигационное обеспечение аэродрома “Смоленск-Северный”, указала на недостатки в техническом обеспечении аэродрома. Об этом было давно известно. Недавно директор Третьего Европейского департамента МИД России Сергей Нечаев категорически отговаривал польскую сторону от использования аэропорта в Смоленске.

Согласно выводу польской комиссии, в день вылета из состава лётного экипажа только бортинженер имел действительный допуск к выполнению полётов на самолёте Ту-154. Формирование лётного экипажа производилось с нарушениями действующих инструкций и нормативных актов. У штурмана был перерыв в управлении самолётом Ту-154 с 24 января 2010 года; кроме того, 9 апреля того же года он выполнял полёт на Як-40 по маршруту Варшава–Гданьск–Варшава и не имел достаточного времени для отдыха и подготовки к рейсу. Регулярные периодические тренировки на тренажёре для отработки навыков взаимодействия и технологии работы экипажа, в том числе в особых случаях в полёте, не проводились. Эти “мелочи” выявились позже, а в ходе расследования МАК польской стороной не была предоставлена подробная программа подготовки летного состава.

22 апреля был начат двусторонний перевод прослушанной информации, взятой с бортовых самописцев Ту-154, с привлечением квалифицированных переводчиков. По результатам расследования, все системы самолёта до столкновения с землёй работали нормально; из-за тумана видимость на аэродроме была ниже допустимой для посадки, о чём экипаж был извещён. МАК назвал причинами катастрофы неправильные действия экипажа самолёта и психологическое давление на него.

И здесь необходимо напомнить историю, происшедшую 12 августа 2008 года.

Уровень ответственности

Во время известного вооружённого конфликта в Южной Осетии Лех Качиньский поспешил в Грузию, чтобы поддержать Михаила Саакашвили. Командованием 36-го авиаполка специального назначения, обслуживающего

правительственные самолёты, было решено, что по соображениям безопасности самолёт летит в Азербайджан, в Гянджу. Оттуда делегация на бронированных автомобилях поедет в Тбилиси (примерно 300 км). Посол Польши находился в Баку и был в курсе дела; в аэропорту Гянджи делегацию уже ждали автомобили.

Маршрут не предусматривал посадку в Тбилиси. Причин тому было несколько. Не говоря об отсутствии дипломатических договоренностей о полете в Тбилиси, в тот момент не было полной ясности, кто контролирует грузинское небо, кто обеспечивает наземный контроль за авиаперелетами и в каком состоянии находятся взлетно-посадочные полосы.

Поступали крайне противоречивые сведения о потерях авиации обеих конфликтующих сторон. 11 августа прошла информация о том, что Саакашвили заявил об уничтожении 80–90 самолётов. Потом пришло разъяснение, что Саакашвили говорил о 18–19 сбитых самолётах: в английском языке, на котором президент Грузии часто выступал в ходе войны, числа 18 и 19 (*eighteen, nineteen*) произносятся очень схоже с числами 80 и 90 (*eighty, ninety*). На следующий день Саакашвили упомянул о 21 сбитом самолёте.

Разумеется, и те, и другие цифры взяты “с потолка”, но реальные потери были, в том числе от “дружеского огня”, страсти предельно накалены, и без предварительного согласования соваться гражданскому самолёту в фактически закрытый аэропорт было чрезвычайно опасно. В такой нервной обстановке может случиться что угодно.

А в Симферополе уже собрались лидеры Польши, Украины и стран Балтии. Лех Качиньский, видимо, охваченный эйфорией, решил изменить первоначальный маршрут и направиться напрямик в Грузию. Ему хотелось сделать подарок Михаилу Саакашвили, посадив самолёт с “пятью президентами” именно в Тбилиси.

Но командир экипажа капитан Гжегож Петручук наотрез отказался менять маршрут. Тогда Лех Качиньский вошёл в кабину пилотов и спросил: “Господа, кто является командующим вооружёнными силами?” Командир экипажа ответил: “Вы, господин президент”. — “Тогда прошу выполнить приказ и лететь в Тбилиси”. Капитан стоял на своём. Кстати, вторым пилотом президентского Ту-154М был Аркадиуш Протасюк. Именно Протасюк будет командиром судна во время катастрофы в Смоленске.

Взбешённый Качиньский стал звонить руководству польских ВВС, в Генштаб, требуя заставить непокорного пилота лететь в столицу Грузии. Командир 36-го полка Томаш Петшак ответил, что это невозможно, поскольку на дипломатическом уровне такой маршрут не согласован, воздушное пространство контролируют российские ВВС и в такой горячей обстановке попытка прошмыгнуть без спроса может плохо кончиться. В свою очередь Петшак позвонил заместителю командующего ВВС и заместителю начальника генштаба. Их мнения разделились. Тогда комполка попросил дать ему приказ письменный. От генералов пришел факсом рукописный приказ лететь... до Гянджи, и такое решение комполка передал командиру экипажа.

Самолёт и прилетел, как было заявлено, в Гянджи. Там ждали; всё было готово, и делегация успела на митинг в Тбилиси. Лидеры Польши, Украины и стран Балтии произнесли свои речи в поддержку Саакашвили и отправились в администрацию президента Грузии, где состоялся совместный ужин.

Чуть позже без приключений и скандалов, как и приличествует лидеру великой державы, по согласованному маршруту в Тбилисский международный аэропорт прибыл президент Франции Николя Саркози. Он прилетел из Москвы, где встречался с российским президентом Дмитрием Медведевым, и привёз согласованный с Россией план урегулирования конфликта в Южной Осетии.

Николя Саркози тоже успел на митинг, который продолжался без перерывов более семи часов. Утром состоялись официальные переговоры президента Франции с президентом Грузии Михаилом Саакашвили, в ходе которых обсуждался мирный план урегулирования конфликта в регионе.

Но действия капитана ВВС, который 12 августа отказался выполнить президентский приказ, вызвали крайнее раздражение Качиньского. Вернувшись в Варшаву, Лех Качиньский позвонил в Баку Ильхаму Алиеву и поблагодарил его за великолепно организованный переезд из Азербайджана в Тбилиси. А вот о мерах, предпринятых в отношении строптивного пилота ВВС, Качиньский ничего не сказал. Хотя в ответ на вопрос, заданный ему ещё в Тбилиси,

польский лидер заявил, что обсудит меру наказания не подчинившегося ему лётчика с главой Бюро национальной безопасности Владиславом Стасяком и шефом генштаба Франчишеком Гонгором. “Мы обязательно разберёмся. Причём на самом высоком уровне”, – пообещал он.

Военная прокуратура начала предварительное расследование, совершил ли Гжегож Петручук преступление, отказавшись выполнять приказ президента. В заявлении, направленном в прокуратуру, говорилось, что Петручук “создал президенту трудности в исполнении его конституционных обязанностей”. Пилота обвинили в трусости и грозили судом.

Министр обороны Польши Богдан Клих, напротив, был уверен, что капитан ВВС поступил правильно. Пилот отвечает за жизнь всех находящихся на борту людей. И если, по его мнению, перелёт в то или иное место угрожает их безопасности, то он должен (по крайней мере, в мирное время) отказаться от такого задания. В Грузии никто не ждал самолёта из украинского в то время Симферополя. Ещё не погас вооружённый конфликт, и самолёт президента мог быть сбит. Командир проявил принципиальность и остался жив, как и его пассажиры, в том числе президенты: Польши Л. Качиньский, Литвы В. Адамкус, Эстонии Т. Х. Ильвес, Украины Виктор Ющенко, а также премьер-министр Латвии И. Годманис.

После трехмесячного разбирательства прокуратура отказалась начать следствие, признав, что, согласно Лётному уставу ВВС, “на борту самолёта решениям пилота должны подчиняться все, независимо от их воинского звания и статуса”.

Министр обороны Польши наградил командира экипажа Гжегожа Петручука Серебряным Крестом. Однако от полётов особой важности лётчик был отстранен, и его не было на борту президентского самолёта в тот злосчастный день 10 апреля 2010 года.

Цена амбиции

Итак, следствие установило, что на удалении 1,5 километра от аэродрома “Смоленск-Северный”, группа руководства полётов обнаружила, что экипаж увеличил вертикальную скорость снижения и начал снижаться ниже глиссады. Руководитель полётов дал команду экипажу о переводе самолёта в горизонтальный полёт и, когда экипаж не выполнил указаний, несколько раз отдал команду на уход на запасной аэродром. Тем не менее, самолёт продолжал снижаться. К сожалению, это закончилось трагически.

Заместитель председателя правительства России Сергей Иванов сообщил, что “предупреждение о неблагоприятных метеоусловиях в аэропорту “Северный” и рекомендации идти на запасные аэродромы были не только переданы, но и получены экипажем самолёта”.

Перед польским бортом №1 на аэродром “Смоленск-Северный” заходили два самолёта. Як-40 с журналистами успешно сел, а вот следовавший затем военный Ил-76 после двух попыток запросил посадку во “Внуково”. Не стал рисковать, хотя самолётом управлял лётчик, хорошо знакомый с местностью.

4 мая результаты работы инженерно-технической подкомиссии МАК были обсуждены с польскими экспертами. Замечаний по работе техники в полёте не было.

12 мая было сообщено, что данные бортовых систем предупреждения и навигации успешно декодированы на базе лаборатории США с участием польских специалистов, и что проводится их верификация и расшифровка.

19 мая председатель МАК Татьяна Адонина сообщила, что технической комиссией однозначно установлено: теракта, взрыва, пожара на борту, отказа авиационной техники в полёте не было. Двигатели работали вплоть до столкновения с землёй. Аэродром и его оборудование были пригодны к приёму воздушных судов различных классов, в том числе Як-40 и Ту-154. Система TAWS была включена, работоспособна и передавала необходимую информацию экипажу. Навигационная система GNSS также была включена и работоспособна. Экипаж своевременно получал данные о метеообстановке и запасных аэродромах от диспетчерских пунктов Минска, аэродрома “Смоленск-Северный”, а также от экипажа самолёта Як-40 Министерства обороны Польши, который произвёл посадку на аэродроме примерно за полтора часа до катастрофы. Также было сообщено о завершении расшифровки бортовых самописцев.

Кроме того установлено, что в пилотской кабине находились лица, не являющиеся членами экипажа. “Голос одного точно идентифицирован, голос другого или другие (голоса) подлежат дополнительной идентификации польской стороной”, – добавила Анодина.

Информационное агентство УНИАН со ссылкой на свои источники сообщило, что в момент катастрофы польского самолёта поблизости от штурвала находились командующий Воздушными силами Польши генерал Анджей Бласик и директор дипломатического протокола польского МИД Мариуш Казана. Также “чёрные ящики” зафиксировали голос одного из пилотов, который заявил, что в таких погодных условиях самолёт сесть не сможет.

25 мая руководитель госкомиссии Польши по расследованию авиационных происшествий Эдмунд Клих заявил, что один из посторонних лиц в кабине самолёта был опознан как главком ВВС Анджей Бласик. По словам Клиха, Бласик разговаривал с пилотами до момента удара Ту-154 о дерево. Клих также заявил, что присутствие посторонних в кабине самолёта “не имело решающего влияния на произошедшие события”. Однако в российских федеральных авиационных правилах есть чёткие указания, что не допускается нахождение в кабине лётного экипажа лиц, которые не связаны с выполнением полётного задания. Это касается и мировой практики.

8 июня МАК сообщил, что идентифицировано второе лицо, не являющееся членом экипажа, речь которого была зафиксирована бортовым самописцем разбившегося самолёта. Как и предполагалось ранее, им оказался шеф протокола МИД Польши Мариуш Казана. Также установлено, что генерал Бласик не находился на месте пилота, командир воздушного судна был за штурвалом с пристёгнутым ремнём безопасности, а Бласик стоял сзади или сидел на приставном сидении.

14 июля стало известно о расшифровке поляками одного из фрагментов переговоров в кабине, который ранее пропускали как “неразборчивый”. Командир самолёта произносит слова: “Если мы [или я] не приземлимся, они [или он] убьют меня”. Эксперт по авиации из польского сейма капитан Роберт Завада считает, что на действия пилотов мог повлиять либо президент Лех Качиньский, либо командующий ВВС генерал Анджей Бласик.

12 января 2011 года МАК представил окончательный доклад о расследовании авиационного происшествия. Из доклада следует, что причинами катастрофы стали неправильные действия экипажа (решение о заходе на посадку и неуход на второй круг в метеоусловиях значительно ниже метеоминимума аэродрома, минимума системы захода на посадку и минимума экипажа, снижение ниже минимальной высоты снижения в 100 м, указанной правилами и руководителем полётов, игнорирование экипажем сигналов системы предупреждения об опасном сближении с поверхностью земли) и психологическое давление на него.

Было установлено нарушение принятых процедур захода на посадку, в частности: ошибочное установление стандартного давления на барометрическом высотомере в процессе снижения, что привело к ошибке определения высоты на 160 м; отсчитывание высоты по радиовысотомеру вместо альтиметра; игнорирование технологии работы экипажа (отсутствие предписанных правилами действий при пересечении высоты принятия решения); поздний вход в глиссаду, который потребовал превысить максимально допустимую вертикальную скорость снижения и скорость захода на посадку (при отсутствии контроля за ними); позднее принятие активных действий по уходу на второй круг. Среди сопутствующих факторов отмечено рассеивание внимания экипажа, сосредоточившегося на поиске визуальных ориентиров и отвлекшегося от приборов. Кроме того, внимание отвлекала попытка подбора скорости снижения в автоматическом режиме вместо перехода к штурвальному режиму.

Выявлено несовершенство установленной на борту системы авионики, которая не содержала подробной информации о рельефе местности вокруг аэропортов, не отнесённых к международным. Кроме того, судя по показаниям автоматизированной системы управления полётом (FMS), экипаж вручную вводил отсутствовавшие в системе навигационные точки, взятые с устаревших схем. После публикации заключения комиссии МВД Польши министр обороны Польши Богдан Клих подал в отставку.

Межгосударственный авиационный комитет установил, что крушение произошло в результате действий экипажа, который в условиях психологического

давления принял решение посадить самолёт в неблагоприятных погодных условиях. Согласно докладу, обучение пилотов спецполка Польши, обслуживающего самолёты руководства страны, не отвечало стандартам. «Ошибки в подготовке пилотов, уровень их подготовки создали угрозу проведению полётов. Контроль над их обучением был недостаточным», – говорится в докладе.

Материалы технического расследования свидетельствуют, что в кабине пилотов во время посадки находился главком ВВС Польши Анджей Бласик, в крови которого был обнаружен алкоголь. Согласно выводам экспертов, в том числе польских, его присутствие оказывало давление на пилотов и повлияло на их решение посадить самолёт в Смоленске несмотря на предупреждения диспетчеров.

Версию о давлении Бласика на экипаж ранее поддержали Межгосударственный авиационный комитет, российские эксперты и польская комиссия под руководством главы МВД страны Ежи Миллера. Предположение о его присутствии в кабине в момент катастрофы было сделано на основании того, что тело командующего ВВС было найдено рядом с телами пилотов.

Протокол к польскому докладу по катастрофе, насчитывающий 1 тысячу страниц, был обнародован. В целом он полностью соответствует представленному в июле докладу польской комиссии, однако в нём также приводятся данные работ экспертов, результаты экспериментов, а также фразы в стенограммах разговоров пилотов и диспетчеров.

Согласно этим фразам, пилоты самолёта рассуждали о том, что если самолёт не сядет в Смоленске, то представительная польская делегация может и не успеть на памятные мероприятия. «Если мы не сядем, то у них не будет времени», – приводится в документе цитата из переговоров капитана самолёта. Эксперты, расшифровывавшие переговоры экипажа, услышали отрывок фразы: «Он взбесится, если ещё...». В данном контексте речь могла идти только о президенте, которого сообщение об уходе на запасной аэродром вывело бы из равновесия.

Российские эксперты ранее смогли расшифровать примерно три четверти записей речевых самописцев. Зашумлены остались около 25% переговоров. Польские специалисты заявили о своём намерении выяснить, что же всё-таки скрывают помехи. Эксперты в Кракове установили, что на протяжении последних 30 минут полёта, которые регистрировали самописцы, дверь в кабину пилотов была открыта. К ним заходило гораздо больше людей, чем выяснили эксперты МАК. По словам одного из участников расшифровки записей, в кабине был «проходной двор».

В итоге командир экипажа Аркадиуш Протасюк, не сумевший противостоять начальству так, как это сделал за два года до этого Петручук, пошёл на отчаянный риск, что и привело в итоге к гибели польской делегации.

В июле 2010 года Техническая комиссия по расследованию катастрофы самолёта Ту-154 завершила анализ метеообстановки и метеообеспечения полёта. Согласно заключению комиссии, погодные условия на аэродроме не соответствовали выполнению посадки, о чём экипаж неоднократно предупреждался органами управления воздушным движением и польским экипажем самолёта Як-40, выполнившим посадку на аэродроме «Смоленск-Северный» ранее. Вылет самолёта из Варшавы был произведён без прогноза и фактической погоды по аэродрому назначения.

Как ни очевидны были факты, поляки не могли смириться с реальностью. Даже самые трезвые и рассудительные представители Польши не готовы были признать, что вина в этой катастрофе лежит только на поляках и больше ни на ком. Предпринимались попытки представить хотя бы частично виновными русских диспетчеров, аэродром или его отдельные системы.

«Диспетчеры аэродрома «Смоленск-Северный» превысили бы свои полномочия, если бы вмешались в принятие решения командира польского Ту-154 о посадке. Главное в расследовании – не разделить ответственность, а установить правду для недопущения подобных трагедий в будущем», – заявил журналистам министр транспорта РФ Игорь Левитин.

«Российская сторона абсолютно открыто, руководствуясь только профессионализмом, опираясь на факты, а не на их трактовки или некие гипотезы, вела расследование ужасной трагедии с самолётом президента Республики Польша. В этой работе речи не было о каком-либо разделении вины или ответственности. К сожалению, это проявилось в материалах, представленных

29 июля польской стороной. Сделанные акценты тем более непонятны, потому что польские эксперты располагали в соответствии со стандартами рекомендуемой практики приложения 13-й Чикагской конвенции, на основании которых велось расследование, не меньшим фактическим материалом, что и российские эксперты”, – сказал Левитин.

Он подчеркнул, что полёт был международным. “Диспетчер руководствовался именно этим. Если бы он активно вмешивался в принятие командиром решения о посадке, он, очевидно, недопустимо превысил бы свои полномочия и нарушил нормы международной практики, согласно которым именно командир ответственен за принятие решения”, – заявил глава Минтранса.

“Все действия экипажа – в этом уверены и на этом настаивают наши эксперты, – были направлены на посадку во что бы то ни стало. Это абсолютно очевидно не только для авиационных специалистов. Говоря словами госпожи Миллера, это не “берёза была высокая”, это самолёт оказался там, где не должен был быть”, – отметил Левитин.

По его словам, “цель расследования должна находиться в плоскости объективного установления причины для предотвращения в будущем подобных трагедий, и Россия всё делает для этого”.

“Хочу отметить, что правительственная комиссия на основании результатов технического расследования, проведённого международной независимой организацией МАК, завершила свою работу. И соответствующие министерства, ведомства, принявшие выводы МАК как руководство к действию, принимают необходимые меры для повышения безопасности полётов. Вместе с тем, все материалы переданы в Следственный комитет, работу которого я комментировать не имею права”, – отметил министр.

“Несмотря ни на что, российская сторона готова вместе с Республикой Польша пережить это серьёзное испытание для наших отношений и развивать их на равноправной взаимовыгодной основе и, несомненно, ни в коей мере не жертвуя правдой”, – подчеркнул глава Минтранса РФ.

Многие тогда вспоминали уволенного строптивного пилота. Спустя два года всем стало ясно, что в 2008 году, возможно, капитан Гжегож Петручук спас много человеческих жизней.

Существовала реальная возможность ухода президентского самолёта в один из московских аэропортов. Но Москва для Качиньского – столица злобной России, оплот врагов Польши. Категорически нет! .

Имелись и другие варианты, куда можно было посадить президентский борт, кроме покрытого туманом Смоленска. Это аэропорты Минска и Витебска, а от них до Катюни – рукой подать. Но разве мог Качиньский сесть в Белоруссии?! Александр Лукашенко был для него личным врагом, против которого он ещё в 2005 году собирался идти “крестовым походом”. Ослеплённый гордыней, он не подумал ни о себе, ни об окружающих, приказал садиться, погубив себя и ещё 95 человек.

Особо опасные персоны

Может быть, и не стоило вспоминать подробности этой трагедии. Но, к сожалению, дело тут даже не в пресловутом польском гоноре. Случай это типичный, и таких в истории авиации немало.

Например, в 1964 году разбилась правительственная делегация СССР во главе с начальником Генштаба маршала Сергем Бирюзовым. Они летели в Белград, и лётчики получили приказ сесть на горный аэродром в условиях погоды ниже минимума.

Летать с “очень важными персонами” – это всегда большая проблема для пилотов. Дело в том, что большие начальники относятся к самолёту или вертолёту, как к внедорожнику. Они могут в любой момент потребовать изменить маршрут, сесть в неразведанном месте, а то и посидеть в кресле пилота.

Вот только самые громкие случаи. 28 апреля 2002 года в Красноярском крае в нелётную погоду разбился Ми-8, в котором группа чиновников и журналистов летела на открытие горнолыжной трассы. Погибли семеро, в том числе губернатор края генерал Александр Лебедь. В тумане машина налетела на ЛЭП. Во всём обвинили пилотов, хотя они утверждали, что изменили план полёта по требованию губернатора. Такой же Ми-8 потерпел катастрофу 20 августа 2003 года в 115 километрах юго-западнее Петропавловска-

Камчатского. 17 пассажиров, среди которых был сахалинский губернатор Игорь Фархутдинов, погибли.

Известнейший офтальмолог Святослав Фёдоров возвращался в Москву из поездки в Тамбов. Он сам сел за штурвал вертолета “Газель” – недавно получил права. У него не хватило опыта, чтобы справиться с возникшей неисправностью. На борту были 4 человека. Никто не уцелел.

Летом 2003 года разбился гендиректор Западно-Сибирского металлургического комбината Анатолий Смолянинов с супругой. На вертолёте Robinson R-44 они отправились на отдых в Хакасию. В Хабаровском крае потерпел крушение совсем новый вертолёт “Еврокоптер”. Вторым пилотом на нём летел генеральный директор компании “Ратимир” (самый крупный в Приморье производитель колбасных изделий) 45-летний Александр Труш. Оба пилота погибли.

Особенно опасными становятся полёты из разряда неформальных: “царская” охота, экскурсия. И лётчики оказываются перед выбором: либо лишиться должности, либо идти на риск. Этим объясняется большое количество катастроф с VIPами.

9 января 2009 года в горах Алтая разбился новейший, по последнему слову техники оборудованный вертолёт Ми-171. Он вылетел из Бийска в Кош-Агач. Вертолёт принадлежал компании “Газпромавиа”. На борту вертолёта находились три члена экипажа и семь пассажиров. В ходе прокурорской проверки выяснилось, что вертолёт совершал полёт “оказания транспортных услуг по авиавизуальному подбору площадок с воздуха”. Из одиннадцати человек выжили лишь четверо. Среди погибших – полпред президента в Госдуме Александр Косопкин. Причина – ошибочные действия пилота, снизившегося по требованию находившихся на борту VIP-охотников на недопустимо малую высоту, после чего вертолёт зацепил хвостовым винтом склон и рухнул на землю. Во всяком случае, уже установлено, что двигатели Ми-171 работали до самого падения. Пренебрежительное отношение чиновничьей и бизнес-элиты России к любого рода правилам и законам: от правил дорожного движения до уголовного кодекса. Сознание собственной вседозволенности и неуязвимости уже не раз приводило к трагедиям.

Да если бы только в авиации!.. Десятки тысяч пострадавших (в том числе погибших) каждый год подбирает Россия на трассах земных. Разбился алтайский глава администрации Михаил Евдокимов. На Ярославском шоссе в Подмоскowie погиб губернатор Костромской области Виктор Шершунов. Этот список постоянно пополняется.

Движение, скорость, энергия – всё это слишком серьёзные категории. Авантюризма, распушенности, невежества не терпят ни земля, ни небо.

(Продолжение следует)