
WSCHODNI ROCZNIK HUMANISTYCZNY
TOM XVII (2020), №1
s. 169-176
doi: 10.36121/dgalijewa.17.2020.1.171

Диана Галиева
(Российский Государственный Гуманитарный Университет, Москва)
ORCID 0000-0002-1124-0371

Жизнь на железной дороге: воспоминания министра путей сообщения РФ Г.М. Фадеева

Аннотация: В статье дана оценка мемуарам первого министра путей сообщения России Г.М. Фадеева. Мемуары министра рассмотрены как особый вид источника, не только повествующий о жизненном пути государственного деятеля, но и об истории возглавляемого им государственного органа. Автор пришел к выводу, что мемуары министра Г.М. Фадеева представляют собой документ о его жизнедеятельности, и могут быть использованы исследователями как источник по изучению вопроса реформы железнодорожного транспорта на рубеже XX-XXI вв.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Министерство путей сообщения РФ, Г.М. Фадеев, реформа железнодорожного транспорта, источник, мемуары, документ о жизнедеятельности.

Życie na kolei: wspomnienia ministra komunikacji Federacji Rosyjskiej Giennadija Matwiejewicza Fadijewa

Streszczenie: Artykuł analizuje wspomnienia pierwszego Ministra Kolei Federacji Rosyjskiej G.M. Fadijewa. Wspomnienia ministra są uważane za szczególne źródło, nie tylko opowiadające o ścieżce życia tego męża stanu, ale także o historii kierowanego przez niego organu państwowego. Autor stwierdził, że wspomnienia ministra G.M. Fadijewa są dokumentem z jego życia i mogą być wykorzystywane przez uczonych jako źródło do badania kwestii reformy kolei na przełomie XX i XXI wieku.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, Ministerstwo Kolei Federacji Rosyjskiej, G.M. Fadijew, reforma transportu kolejowego, źródło, wspomnienia, dokument życia codziennego.

Life on the railway: memories of the minister of Russian railway transport G.M. Fadeev

Annotation: The article assesses the memoirs of the first Minister of Russian Railways G.M. Fadeev. The minister's memoirs are considered as a special kind of source, telling about not only the life path of the statesman, but also about the history of the ministry. The author con-

cluded that the memoirs of Minister G.M. Fadeev is a life document, and it can be used by researchers as a source to study the issue of railway reform at the turn of the XX-XXI centuries.

Keywords: railway transport, Ministry of Russian Railways, G.M. Fadeev, railways transport reform, historical source, memoirs, life document.

1. Введение

Несмотря на то, что мемуары являются довольно ценным видом источника информации для исследователей, чаще всего они приветствуются только учеными-историками. В мемуарах можно отследить историю жизни того или иного государственного деятеля, рассказанную им самим. Пусть в ней не исключены и авторский вымысел, и приукрашивание, однако оценка собственных решений и их переоценка, осмысление прожитых событий главных действующих лиц преобразований страны зачастую вносят в изучение проблем истории очень ценный вклад для исследователей. Такими, на наш взгляд, являются мемуары первого министра путей сообщения РФ Геннадия Матвеевича Фадеева, изданные в 2007 г., под названием «Судьба моя – железная дорога»¹.

2. Мемуары министра, как особый вид источника по истории Министерства путей сообщения РФ

Источниковеды делят мемуары на повествовательные, оправдательные, исповедательные и обличительные². Мемуары Г.М. Фадеева носят повествовательно-оправдательный характер. Сам мемуарист пишет: «Мне хотелось быть в этих воспоминаниях откровенным, искренним, и ответственным не только перед современниками, но и перед потомками. Если мои соратники, прочитав эту книгу, одобряют мои действия и решения, а молодежь извлечет для себя какие-то уроки для дальнейшего развития железнодорожного транспорта и экономики страны, значит, подходы и методы преодоления трудностей, что выпали на мою долю, были верными»³.

Во второй половине 2000-х гг., когда мемуары были изданы, они представляли огромный интерес для исследователей, прежде всего, потому, что, по сути, являлись единственным источником по управленческой деятельности министерства, рассказанной высшим руководящим лицом. Архив министерства был открыт для исследователей только в 2010 – е гг. Безусловно, это свидетельствует о ценности данных мемуаров как источника по истории деятельности МПС. Вместе с тем уже в конце 2000-х – нач. 2010-х гг., когда реформа управления железнодорожным транспортом все чаще привлекала внимание исследователей, мемуары министра довольно часто подвергались критике⁴. Особенно это прослеживалось в работе зам. главного редактора ведомственного журнала «РЖД-Партнер» и газеты «Гудок»

¹ Фадеев Г.М., *Судьба моя – железная дорога*, Москва 2007.

² Козлов В.П., *Второе археографическое обозрение истории России XX века*, Москва 2016, с. 142

³ Фадеев Г.М., *Судьба моя – железная дорога*, Москва 2007, с. 12

⁴ См. Гурьев А.И., *Из тупика: история одной реформы*, Санкт-Петербург 2008, 800 с.; Хусаинов Ф.И., *Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография*, Москва 2012, 192 с.; и др.

А.И. Гурьева «Из тупика: история одной реформы»⁵. В монографии автор дал историческую справку, причины, цель, ход самой железнодорожной реформы и ее результаты на 2008 г., и довольно часто ссылался на мемуары Г.М. Фадеева, подвергая их, как и действия самого министра, критике. Всё это, безусловно, делало научную проблему – реформы управления на железнодорожном транспорте – особенно актуальной и дискуссионной.

Роль министра путей сообщения РФ Г.М. Фадеева в истории российских железных дорог сложно переоценить: первый министр путей сообщения новой России и первый президент ОАО «Российские железные дороги» был у руля управления железными дорогами страны в самые сложные периоды – в начале 1990-х гг., когда железнодорожный транспорт нужно было просто сохранить в условиях распада СССР, и в начале 2000-х гг., когда управление транспортом необходимо было «передать» от министерства открытому акционерному обществу.

Жизненный путь министра завораживает: от дежурного по путям и дежурного по станции до министра путей сообщения РФ. Г.М. Фадеев сыграл, можно сказать, ключевую роль в реформировании железных дорог – «кровеносной системы» нашей огромной страны, как он сам часто говорил в своих интервью и выступлениях.

Текст мемуаров построен по биографии автора: каждая глава из 20 посвящена определенному периоду жизни и работы. Книга обширно иллюстрирована как фотографиями из личного архива, так и фотографиями информационных агентств с различных встреч и совещаний на высшем уровне. Так удается проследить весь жизненный путь министра. Не вызывает удивления, что история жизни министра тесно переплетена с историей железных дорог России. Поскольку Г.М. Фадееву довелось возглавлять отрасль в годы перевода транспорта из министерского управления под управление акционерным обществом большая часть книги посвящена вопросам реформы управления железнодорожного транспорта.

3. Жизненный путь министра в документах и мемуарах

Детству, отрочеству, родителям, выбору пути посвящены первые три главы книги. В первой главе автор раскрывает историю железных дорог, рассказывает о неудачном опыте совмещения государственных и частных интересов на транспорте. В результате Г.М. Фадеев приходит к выводу, что реформа отрасли была необходима, но проводить ее надо было аккуратно⁶.

Вторая и третья главы посвящены детству, отрочеству, выбору профессионального пути. В Шимановске, где Г.М. Фадеев родился, он окончил ведомственную школу Министерства путей сообщения. Автор с трепетом рассказывает о своей альма-матер – Хабаровском институте инженеров железнодорожного транспорта (ныне Дальневосточный государственный университет путей сообщения), называя его «кузницей для высшего руководства железных дорог»⁷. По окончании университета у будущего министра была воз-

⁵ Гурьев А.И., Из тупика: история одной реформы, Санкт Петербург 2008, 800 с.

⁶ Фадеев Г.М., Судьба моя – железная дорога, Москва 2007, с. 26.

⁷ Там же, с. 37.

возможность продолжить научную карьеру в научно-исследовательском институте в Киеве, но его «влекло живое дело, хотелось на станцию»⁸.

Карьера Г.М. Фадеева достойна восхищения: от дежурного по станции – до начальника станции, далее начальник Красноярской, Восточно-Сибирской, Октябрьской железной дороги. Этому посвящены главы 4-7 книги. О каждой своей должности он отзывается с трепетом, подчеркивая, что все, кто трудится на железных дорогах страны, очень важны: будь то маневровый диспетчер или дежурный по станции. Работу начальником железной дороги министр Г.М. Фадеев называет «одной из самых почетных должностей в отрасли»⁹, а годы работы начальником Октябрьской железной дороги – «лучшими годами профессиональной деятельности»: «Ленинградский период работы оказался одним из наиболее сложных, напряженных по характеру производственной деятельности, но это были чудесные годы»¹⁰.

Отдельное место в главе про Октябрьскую железную дорогу отведено его взаимоотношениям с А.А. Зайцевым, сменившим Г.М. Фадеева на посту министра в 1996 г. Очевидно Г.М. Фадеев так и не смирился с тем, что в самый разгар, практически начало проведения активного этапа реформы, ему нашли замену. Как окажется позднее, президент Б.Н. Ельцин искал реформатора, а стойкий, консервативный, «смело говорящий “можно” там, где многим казалось нельзя» Г.М. Фадеев на эту роль явно не подходил. Не подошел на эту должность и А.А. Зайцев, бывший министром всего семь месяцев. Надо сказать, что с А.А. Зайцевым Г.М. Фадеева связывают долгие, и, судя по всему, напряженные годы работы. Будучи начальником Октябрьской железной дороги в 1990-е гг. А.А. Зайцев одним из первых начал внедрять нововведения и принципы рыночных отношений на железной дороге, против которых категорически выступал Г.М. Фадеев. Более того, в 1994 г., когда Г.М. Фадеев боролся за сохранение МПС во главе железнодорожной отрасли А.А. Зайцев с другими руководителями работниками Октябрьской дороги издал книгу «Дорога в рынок. Железнодорожный транспорт в условиях формирования рыночных отношений», в которой подробно рассмотрел предпосылки и возможности перехода всего железнодорожного транспорта на новые рыночные отношения, и процесс передачи управления из МПС в «организацию трестовского типа управления дорогами» или «концерн по управлению компаниями железных дорог»¹¹.

Иначе автор вспоминает другого своего преемника – Н.Е. Аксененко. Воспоминания о нем теплые, можно сказать, «отеческие». Пишет Г.М. Фадеев о том, как, будучи начальником Нижнеудинского отделения, вручал ордер на квартиру дежурному по станции Аксененко¹².

Начиная с восьмой главы, министр вспоминает, как сохраняли министерство, как искали новые пути решения, как реализовывали первые шаги реформы, как боролись за сохранение министерства и отрасли. Заслуживает уважения его

⁸ Там же, с. 42-43.

⁹ Там же, с. 67.

¹⁰ Там же, с. 79, 107.

¹¹ *Дорога в рынок. Железнодорожный транспорт в условиях формирования рыночных отношений*, ред. А.А. Зайцев, А.Н. Ефанов, В.П. Третьяк, Москва 1994, 236 с.

¹² Фадеев Г.М., *Судьба моя – железная дорога*, Москва 2007, с. 96.

откровенная борьба за сохранение отрасли, которую он подробно описывает на страницах мемуаров: о том, как ходил к Б.Н. Ельцину с вопросом о создании МПС России и желанием создать «межгосударственное министерство» в условиях распада Союза¹³; о том, как боролись за сохранение и берегли от ликвидации и превращения в департамент железных дорог Министерства транспорта РФ уже созданное МПС¹⁴. «Уверен, история оценит нашу борьбу за сохранение железнодорожной системы <...> я, честно говоря, шел на все, лишь бы было принято решение о создании МПС России» - вспоминает первый министр путей сообщения Г.М. Фадеев¹⁵. Безусловно, результаты реформы управления железнодорожным транспортом свидетельствуют – всё было не зря. Вместе с тем стоит сказать, что оппонент министра А.И. Гурьев высказывает мнение о том, что результаты реформы сегодня такие, потому что ее надо было начинать раньше: «Реформу можно было сделать быстро в конце 1991 года, на волне массовых антисоветских настроений, не вдаваясь в непродуктивные дискуссии...<...> «Газпром» появился уже в 1989 году, РАО «ЕЭС России» - в 1992-м, и ничего страшного с ними не случилось, а напротив, уже с того времени они могли использовать для привлечения инвестиций новые рыночные возможности»¹⁶.

Интересной в этой связи выглядит глава 12 мемуаров, которую автор целиком посвятил истории принятия Федерального закона «О федеральном железнодорожном транспорте»¹⁷. В этом законе впервые железнодорожные перевозки были отнесены к естественным монополиям, что определяло особые условия развития и функционирования железнодорожного транспорта. Железные дороги и иное имущество транспорта, непосредственно обеспечивающие перевозочный процесс, не подлежали разгосударствлению и приватизации. Кратко всю важность закона для отрасли министр описывает так: «Если бы меня спросили: что вы сделали главное в жизни? – я бы ответил: сохранил отрасль благодаря принятию закона о федеральном железнодорожном транспорте»¹⁸.

Отдельное место в мемуарах занимает описание первых шагов по реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте – создание системы фирменного транспортного обслуживания и ее официальное принятие на Всероссийском съезде железнодорожников 17-18 мая 1996 г.¹⁹. Последнему в книге посвящена целая глава. Это событие стало переломным не только в реформе железнодорожного транспорта России в 1990-е гг., но и в жизни автора. Цель созыва съезда Г.М. Фадеев видел в том, чтобы заручиться поддержкой соратников по принятому курсу реформ. Для участия было избрано 3454 делегата от всех железных дорог России, организаций и предприятий отрасли, а всего в работе Съезда приняло участие 5765 делегатов и гостей. Среди них были и члены руководства страны: председатель Правительства РФ В.С. Черномырдин, члены

¹³ Там же, с. 123, 125-126.

¹⁴ Там же, с. 125, 129.

¹⁵ Там же, с. 125-126.

¹⁶ Гурьев А.И., *Из тупика: история одной реформы*, Санкт Петербург 2008, с. 136

¹⁷ Федеральный закон от 25 августа 1995 г. № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» // СЗ РФ. 1995. № 35. Ст. 3505.

¹⁸ Фадеев Г.М., *Судьба моя – железная дорога*, Москва 2007, с. 152

¹⁹ *Всероссийский съезд железнодорожников. 17-18 мая 1996 года. Речи, доклад, выступления и другие материалы*, Москва 1996, 304 с.

Правительства, депутаты Федерального Собрания во главе со спикерами обеих палат Е.С. Строевым и Г.Н. Селезневым, мэр Москвы Ю.М. Лужков, работники аппаратов президента и правительства, руководители администраций субъектов РФ, представители общественных организаций, ветераны труда и многие другие. В мае был проведен Съезд, разработана программа развития отрасли до 2005 г., утвержденная Указом Президента РФ 16 мая 1996 г.²⁰, а в августе Г.М. Фадеев был отправлен в отставку с поста министра путей сообщения. Подробно он эти события не описывает, очевидно, еще тяжелы воспоминания: «Годы пройдут, а я этого не забуду. Когда в результате этих боев пришлось мне передать дела своему преемнику А.А. Зайцеву»²¹. Новой должностью Генерального секретаря Координационного совета по транссибирским перевозкам бывший министр Г.М. Фадеев остался не очень доволен: «было что-то в этой должности от свадебного генерала» - пишет он в своих мемуарах²².

Однако долго на этой должности Г.М. Фадеев не задержался. Новый министр путей сообщения Н.Е. Аксененко в марте 1999 г. назначил его начальником Московской железной дороги. Последовали новые успехи: создавали новые пригородные электропоезда, запустили экспресс в Домодедово, «Спутник» в Мытищи, «стали сами рождать новые технологии»²³.

В 2002 г. Г.М. Фадеев был вновь назначен на пост министра путей сообщения. Шел к завершению активный этап реформирования отрасли, многое из задуманного уже было реализовано. По сути, оставалось только проведение непосредственно передачи хозяйства отрасли из МПС в ОАО «РЖД». Как пишет сам автор: «Одним из главных результатов моего вторичного руководства отраслью было решение вопроса реанимации отечественного производства подвижного состава, который через небольшое время, я в этом уверен, будет конкурировать с зарубежной продукцией, причем качеством превосходя ту, которую мы вынуждены были закупать раньше в огромных количествах за рубежом»²⁴.

4. Выводы

1 октября 2003 г. было создано Открытое акционерное общество «Российские железные дороги». Компания стала правопреемником Министерства путей сообщения РФ. Президентом был назначен Г.М. Фадеев. Своему президентскому сроку в ОАО «РЖД» Г.М. Фадеев не уделяет особого места в мемуарах. Скорее, в назидание потомкам говорит о необходимости развития отечественных технологий высокоскоростного железнодорожного транспорта и в очередной раз высказывает свои ключевые позиции по реформе²⁵. Да и не в чем ему оправдываться и снова доказывать необходимость и правильность принятых решений за годы работы на посту министра. Овладев всем хозяйством монополиста-гиганта МПС, ОАО «РЖД» стало новой страницей в истории железнодорожного транспорта России. Памят-

²⁰ Указ Президента РФ от 16 мая 1996 г. № 732 «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта РФ» // СЗ РФ. 1996. № 21. Ст. 2471.

²¹ Фадеев Г.М., *Судьба моя – железная дорога*, Москва, с. 175.

²² Там же, с. 185.

²³ Там же, с. 199-209.

²⁴ Там же, с. 257-258.

²⁵ Там же, с. 264-265.

ником МПС РФ может служить сохранение железнодорожной отрасли в условиях нестабильных 1990-х гг. и подготовка безболезненного ее перехода из-под контроля государственного органа под контроль акционерного общества. Все самые важные мероприятия реформы были проведены под руководством сначала Г.М. Фадеева, а впоследствии - его ученика Н.Е. Аксененко. Вместе с тем вопрос о необходимости сохранения централизованного управления отраслью в 90-е годы еще долго будет дискутироваться среди специалистов-железнодорожников и историков железнодорожного транспорта²⁶.

Заканчивается книга приложениями, содержащими тексты выступления министра на переломном в ходе реформы Всероссийском съезде железнодорожников 17-18 мая 1996 года в преддверии создания компании ОАО «РЖД» в 2001-2002 гг. и программного выступления уже президента акционерной компании Г.М. Фадеева на селекторном совещании осенью 2003 г. Все это лишний раз подтверждает – воспоминания министра путей сообщения РФ – это, прежде всего, повествование о реформе, о железнодорожном транспорте, о его людях, и о роли транспорта для Отечества, во имя которого, как утверждает автор, и был сделан выбор на самом беспокойном «перегоне» в истории отечественного железнодорожного транспорта²⁷. В этой связи нельзя не согласиться с писателем В.Г. Распутиным, давшим оценку мемуарам: «Книга Геннадия Матвеевича Фадеева представляет собой удивительное исключение из груды “должностной” мемуарной литературы. Исключение прямо-таки разительное. Ни в чем автору оправдываться не надо <...> и “Судьба моя – железная дорога” точно передает его жизненный и гражданский путь, его мировоззрение от начальных шагов до дважды министра путей сообщения новой России, первого президента Открытого акционерного общества “Российские железные дороги”»²⁸.

REFERENCES - BIBLIOGRAFIA - БИБЛИОГРАФИЯ

Sources:

Vserossiyskiy syezd zheleznodorozhnikov. 17-18 maya 1996 goda. Rechi, doklad, vystupleniya i drugie materialy, Moskva 1996, 304 s.

Doroga v rynek. Zheleznodorozhnyy transport v usloviyakh formirovaniya rynochnykh otnosheny, red. A.A. Zaytsev, A.N. Efanov, V.P. Tret'yak, Moskva 1994, 236 s.

Ukaz Prezidenta RF ot 16 maya 1996 g. № 732 «O dal'neyshem razvitii zheleznodorozhnogo transporta RF» // SZ RF. 1996. № 21. St. 2471.

Fadeev G.M., *Sud'ba moya – zheleznaya doroga*, Moskva 2007, 336 s.

Federal'ny zakon ot 25 avgusta 1995 g. № 153-FZ «O federal'nom zheleznodorozhnom transporte» // SZ RF. 1995. № 35. St. 3505.

Studies:

Galieva D.S., *Reforma upravleniya zheleznodorozhnym transportom v kontse KhKh-nachale KhKhI v.*, [in:] *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii, XIX-XXI vv.*, pod red. E. I. Pivovara. – М.:

²⁶ См. Галиева Д.С., *Реформа управления железнодорожным транспортом в конце XX-начале XXI в.* // *История железнодорожного транспорта России, XIX-XXI вв.*, под ред. Е. И. Пивовара, Москва 2012, с. 636-665.

²⁷ Фадеев Г.М., *Судьба моя – железная дорога*, Москва 2007, с. 6-7.

²⁸ Там же, с. 275.

Izdatel'sky Dom Meshcheryakova, 2012. - S. 636-665.

Guryev A.I., *Iz tupika: istoriya odnoy reformy*, Sankt-Peterburg 2008, 800 s.

Khusainov F.I., *Ekonomicheskie reformy na zheleznodorozhnom transporte: monografiya*, Moskva 2012, 192 s.

Kozlov V.P., *Vtoroe arkhеографическое обозрение istorii Rossii KhKh veka*, Moskva 2016, 288 s.

Источники:

Всероссийский съезд железнодорожников. 17-18 мая 1996 года. Речи, доклад, выступления и другие материалы, Москва 1996, 304 с.

Дорога в рынок. Железнодорожный транспорт в условиях формирования рыночных отношений, ред. А.А. Зайцев, А.Н. Ефанов, В.П. Третьяк, Москва 1994, 236 с.

Указ Президента РФ от 16 мая 1996 г. № 732 «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта РФ» // СЗ РФ. 1996. № 21. Ст. 2471.

Фадеев Г.М., *Судьба моя – железная дорога*, Москва 2007, 336 с.

Федеральный закон от 25 августа 1995 г. № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» // СЗ РФ. 1995. № 35. Ст. 3505.

Литература:

Галиева Д.С., *Реформа управления железнодорожным транспортом в конце XX-начале XXI в.* // *История железнодорожного транспорта России, XIX-XXI вв.* / под ред. Е. И. Пивовара, Москва 2012, с. 636-665.

Гурьев А.И., *Из тупика: история одной реформы*, Санкт-Петербург 2008, 800 с.

Козлов В.П., *Второе археографическое обозрение истории России XX века*, Москва 2016, 288 с.

Хусаинов Ф.И., *Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография*, Москва 2012, 192 с.

