

Под стук колёс вагонных

В течение полувека легендарный начальник Свердловской железной дороги Борис Колесников сохраняет верность выбранному пути

Елена АБРАМОВА

В конце мая в сложных условиях Уральских гор успешно завершились очередные испытания электровагона «ГРАНИТ». Впереди – сертификационные испытания, после которых в Свердловской области начнется серийный выпуск мощных и экономичных грузовых локомотивов. В настоящее время на территории России никто больше не делает подобных машин. Руководит уникальным проектом заместитель главного инженера Свердловской железной дороги Борис Колесников. Этот человек с полным правом может сказать: «Жизнь моя – железная дорога». Он работал в разных должностях, от дежурного по станции в маленьком казахском населенном пункте до начальника Свердловской железной дороги. А сегодня печётся об обновлении локомотивного парка.

– Борис Иванович, железная дорога – это мечта вашего детства?

– Нет, в детстве были совсем другие мечты. Я же из поколения «отечественников» – тех, кто родился накануне Великой Отечественной и в период войны. С 1941 по 1943 год мы находились на оккупированной территории. Мои первые яркие впечатления были связаны с военными переживаниями, с возвращением с фронта родных и знакомых, с рассказами близких, которые участвовали в боевых действиях, о подвигах солдат. Воевали мой дядя Василий Герасимович и папа Иван Леонтьевич. Так случилось, что папа поехал отдыхать в санаторий и прямо оттуда был мобилизован на фронт. Отступал до Сталинграда, потом шёл в наступление. Войну закончил под Кёнигсбергом, где велись ожесточённые бои.

Всё это явилось своеобразным воспитательным фактором, наложило отпечаток на характер. Хорошо помню, с каким упоением в послевоенные годы люди трудились и отдыхали, с каким признанием и любовью относились к офицерам. Я рос в Мариуполе, это – морской порт, моряков, военных в городе было много. Казалось, что девушки смотрели на них другими глазами, а мальчишки завидовали и мечтали иметь такую же выправку, такую же форму. Помню, парень с нашей улицы поступил в Харьковское военное училище, приехал на каникулы – красавец. Ребята бегали за ним по пятам.

Отец мой, кстати, тоже был военным. И мы с другом после девятого класса подали документы в Севастопольское училище морской авиации. Хотели сразу снискать славу лётчиков и моряков. Однако мечта не сбылась. Были у нас и хорошие оценки, и замечательные характеристики, и направления от военкомата. Но медицинскую комиссию мы оба не прошли. Представляете, какая была трагедия?

В нашей семье никто не был связан с железной дорогой, но отец всегда любил и ценил эту профессию. Даже в период, когда я уже стал начальником дороги, он постоянно интересовался моими служебными делами, критично относился ко многим вещам, давал ценные советы. А тогда, в конце 50-х годов, он заявил: «Знаешь, железнодорожник – родной брат красноармейца. Он тоже в форме и без строгой дисциплины ему нельзя. У нас под Сталинградом с передовой железнодорожников вызывали прямо из окопов и отправляли в тыл, чтобы они выполняли свою работу, обеспечивали доставку на фронт людей, военной техники и других грузов».

Аргументы отца показались мне убедительными, и я поступил в Акмолинский техникум железнодорожно-

го транспорта. Потом заинтересовался профессией, и она стала моей судьбой. Что любопытно, когда я работал на станции Шарташ, у нас был дежурный Евгений Константинович Степанов – стройный, красивый мужчина. Он рассказывал, что был на фронте, но его прямо с передовой отправили в тыл.

Техникум я окончил весной 1961 года, а осенью был призван на военную службу.

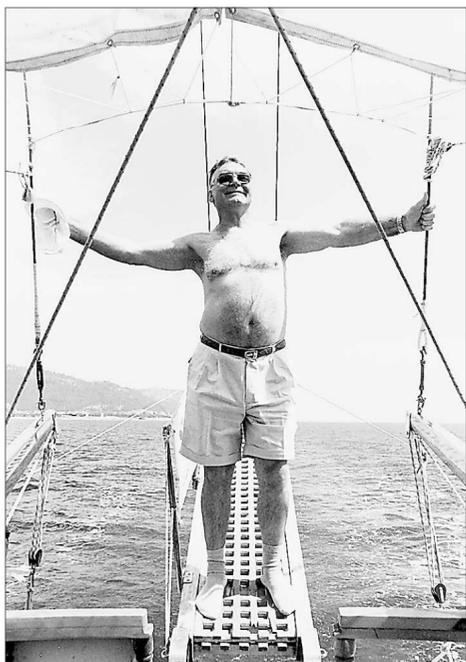
– В год первого космического полёта. Я читала, что в армии вы служили на Байконуре. То есть, вы тоже причастны к освоению космоса?

– Безусловно, мы, солдаты срочной службы, чувствовали свою причастность к событиям мирового значения и гордились этим. На наших глазах ракеты уносили в неведомую даль Андрияна Николаева, Павла Поповича, Валентину Терешкову. Но закрытый полигон, где в атмосфере секретности базировалась воинская часть 32-186, использовался не только для освоения космоса. Здесь проводились испытания средств доставки ракет стратегического назначения для поражения вероятного противника. На обучение приезжали ракетчики со всего Советского Союза.

Я служил в отдельном железнодорожном батальоне, который обслуживал ракетные комплексы. Увольнительных у нас не было, да и куда бы мы пошли в увольнительную? Вокруг – казахская степь. Зато в свободное время столько учебников прочитали, сколько задач перешагали: по физике, химии, математике. Мне кажется, сейчас молодёжь так не готовится к учёбе в вузе.

– Свердловской железной дорогой вы руководили 12 лет, десять из них пришли на 90-е, которые называют кризисными, беспоконными, лихими. Как удавалось сохранять в условиях хаоса свойственную железнодорожному транспорту упорядоченность и строгость?

– Железная дорога и в военные, и в кризисные годы доказала свою жизнеспособность, надёжность, эффективность. И всё благодаря большому запасу прочности. Нельзя допустить, чтобы какой-то элемент на магистрали по провозным или пропускным способностям использовался на 100 процентов. Если степень использования элемента достигает 70 процентов, требуется развитие. К примеру, между станциями «А» и «В» существует однопутный участок, который пропускает определённое количество поездов и грузов. Если он задействован на 70 процентов – состояние критическое. Потому что должен быть запас на случай непредвиденных обстоятельств. Допустим, парал-



Б. Колесников умеет радоваться воздуху, воде, красоте природы



Может быть, и уральский локомотив со временем станет символом



На полигоне

лельный участок закрыли по каким-либо причинам, тогда первый должен взять на себя часть грузов и пассажиров.

Эти требования соблюдались всегда, поэтому потенциальные возможности дороги оставались весьма высокими. Но я не стану утверждать, что работать в 90-е годы было легко. Безусловно, дисциплина на магистрали оставалась железной. Однако нужно было обеспечить условия нормальные условия труда, выплачивать заработную плату. На балансе Свердловской железной дороги было 4,5 миллиона квадратных метров жилья, раньше мы ежегодно вводили по 150 – 160 тысяч квадратных метров. Были свои садики, больницы, санатории-профилактории. Всё это лежало, образно говоря, на колёсах – финансировалось с прибыли, полученной за счёт перевозок.

Считаю, что это было оправданно, и сегодня отказ от социальной сферы имеет и некоторые негативные последствия. А в те годы нужно было сохранить людей и обеспечить взаимоотношения с потребителями железнодорожных услуг.

Дорога, в свою очередь, – потребитель металла, леса, строительных материа-

лов, электроэнергии. Поэтому мы шли на всевозможные соглашения, позволявшие работать и нам, и нашим партнёрам. К примеру, завозили уголь для Свердловэнерго из Казахстана, ни много ни мало – до 20 миллионов тонн в год. Свердловэнерго, в свою очередь, снабжало нас электроэнергией. На Нижнетагильский металлургический комбинат завозили руду и концентрат, а оттуда получали рельсы. Так и обеспечивали работу хозяйства. А коллективу предприятия не заплатишь углём или дровами. Поэтому железная дорога была вынуждена учредить свой банк, который позволял в том числе и выплачивать людям зарплату.

Затем мы учредили свою страховую компанию и свой негосударственный пенсионный фонд, чтобы обеспечить будущее работников. Мы шли на сокращение рабочего дня и рабочей недели. Всё это помогло пройти тяжёлые годы с достоинством и сохранить коллектив. Что немаловажно, мы продолжали и до сих пор работать на перспективу. Центр управления перевозочным процессом, который сегодня является одним из основных элементов управления перевозками, появился не в один момент. Его проектирование и подготовка инфраструктуры продолжались долгое время. Мы занимались строительством оптоволоконных сетей связи, созданием пункта передачи данных, занимались модернизацией вагонного и локомотивного хозяйства.

– С тех пор многое изменилось, безусловно, в лучшую сторону. Но проблемы на дороге остались. Когда в процессе реформы РЖД основной парк грузовых вагонов был передан грузовым компаниям, они стали предоставлять подвижной состав прежде всего крупным грузоотправителям под грузы, которые принесут наибольший доход. Руководители небольших предприятий и индивидуальные предприниматели жалуются, что им отказывают в вагонах. Где выход из этой ситуации?

– Согласен, что сегодня никто не хочет возить низкодоходные грузы. Страдают от этого прежде всего строители и лесной комплекс. Полагаю, в процессе реформирования была допущена непродуманность. Впрочем, вагонов не хватало и раньше, потому что их никто никогда не

нормировал. Есть же нормы потребления электроэнергии, газа, воды. Больше израсходовал – больше плати. И к вагонам надо относиться так же, как к энергоресурсам. Пришёл вагон с грузом, его можно за два часа разгрузить и отправить обратно, но никто так не делает. И вагон стоит сутками. Последнее время простои увеличились, и в разы вырос порожний пробег. Безусловно, проблему нужно решать. Сегодня вагоны находятся в руках собственников. Считаю, что при этом должен быть единый оператор, который бы управлял подвижным составом с учётом интересов собственников.

– А как вы относитесь к развитию высокоскоростного движения? Поддерживаете идею строительства скоростной магистрали между Екатеринбург и Москвой?

– Отношусь положительно, так как это не только перемещение пассажиров, что само по себе очень важно. Проект дорогой, но перспективный, он потянет за собой развитие строительного комплекса, машиностроения и других отраслей. Но нужно строить отдельную обособленную линию. Нельзя накладывать высокоскоростное движение на существующее, как это сделали между Москвой и Санкт-Петербургом. Сейчас оттуда полностью вытеснено грузовое движение, что создаёт немалые проблемы. Осуществлять высокоскоростное движение и перевозку грузов на одной линии невозможно.

– Наверное, никто не спорит, что не меньше «Спасанов» нам нужны электрички, в которых кто-то ездит на дачу, а кто-то и на работу каждый день. Согласно статистике, пригородных пассажиров больше, чем тех, кто ездит на дальние расстояния. Но пригородные поезда, как правило, старые и неухоженные. Что с этим делать?

– Электрички находятся в запущенном состоянии не только из-за недостатка средств, но во многом и из-за потребительского, а порой варварского отношения к ним со стороны пассажиров. Между тем пригородные перевозки убыточные. Если предложить их по реальной стоимости, никто и ездить не будет.

– Как решается эта проблема в европейских странах?

– Пригородные перевозки везде дотируются государством.

– Борис Иванович, вы руководите проектом по созданию уральского локомотива. Расскажите, как родилась идея производить инновационные электровагоны постоянного тока?

– В Советском Союзе единственным поставщиком локомотивов постоянного тока был Тбилисский локомотивостроительный завод. Но времена изменились, и он остался за рубежом. Мы прекрасно понимали, что лучше не покупать такие локомотивы, а выпускать самим. Свердловской области повезло, здесь были все необходимые условия: Уральское отделение Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта, лаборатория электри-

ческих машин, Электротяжмаш, электровозоремонтный завод.

Между тем первая попытка создать предприятие оказалась неудачной. Некоторое время спустя мы вернулись к этой теме. Я был тогда представителем Министерства путей сообщения в Уральском федеральном округе, а начальником Свердловской железной дороги – Александр Мишарин. Мы неоднократно встречались с Александром Сергеевичем. Сначала обсуждали производство только локомотивных систем. А потом приняли решение о создании целого локомотива.

Инженерный потенциал, наличие наработок, мощности машиностроительного и металлургического комплексов – всё это позволило в короткое время осуществить задуманное. Часть систем, которые будут применяться на новом локомотиве, мы решили отработать на существующем локомотивном парке. Министерство путей сообщения поддержало эту идею, и мы стали модернизировать существующий парк тбилисских электровагонов с продлением сроков эксплуатации.

– А другие инновационные разработки ведутся?

– У наших разработчиков есть целая линейка инновационных предложений. Например – производить односекционные локомотивы для пассажирских поездов. И двухсекционные – для переменного-постоянного тока. Особенность российских железных дорог в том, что примерно на 50 процентов они электрифицированы на постоянном токе, а на 50 процентов – на переменном. К примеру, вы отправляетесь из Екатеринбурга, доезжаете до станции Дружинино, и тут происходит смена локомотива. Потому что заканчивается линия постоянного тока. Это простой поезд, да и сама система перехода на переменный ток довольно сложная.

А дело в том, что электрификация дороги начинается на постоянном токе. Потом стало ясно, что при переменном токе расход электроэнергии гораздо ниже, и тяговых подстанций требуется в два раза меньше. Но перевод участков постоянно тока на переменный ток – затратное мероприятие. Поэтому решили менять электровагоны на станциях стыкования. Локомотивов, которые могли бы работать как на переменном, так и на постоянном токе, пока нет. Но будем стараться, чтобы они появились как можно быстрее.

– Свободное время у вас остаётся? Как вы его проводите?

– Я не охотник и не рыбак. Я не поклонник трудов Владимира Ильича Ленина, но абсолютно согласен с ним в том, что отдых – это смена деятельности. То есть я считаю, что свободного времени у человека быть не должно. Впрочем, у меня всё же есть увлечение. По знаку зодиака я – «телец», и очень люблю возиться с землёй, хотя раньше времени на это не оставалось. Благодаря жене, дочери и сыну с невесткой за то, что на семейном совете они единогласно приняли решение построить дом. Мы это сделали, и я испытываю огромное удовольствие, выращивая цветы, занимаюсь ландшафтным дизайном.

– А путешествиями любите?

– Конечно. – И железнодорожным транспортом пользуетесь? – Да, люблю стук колёс и быстрю смену пейзажей за окном. Железная дорога – это и отдых, и познание. Кстати, сейчас мы поездом отправили невестку с внуками на экскурсию в Санкт-Петербург. И с женой недавно говорили о том, что отдыхать поедом непременно на поезде.

– Как вы считаете, с течением времени поезда не будут вытеснены самолётами и автомобилями?

– Пока ничего подобного не происходит. Достаточно взглянуть в железнодорожные кассы, чтобы убедиться в этом.

ДОСЬЕ «ОГ»

Борис Иванович Колесников родился 7 мая 1941 года на Украине.

В 1961 году окончил Акмолинский техникум железнодорожного транспорта (Казахстан).

В 1966-1967 годах работал дежурным по станции Карабас Карагандинского отделения Казахской железной дороги.

В 1974 году окончил Уральский электромеханический институт инженеров транспорта по специальности «инженер путей сообщения».

После этого работал заместителем начальника станции Шарташ и станции Свердловск-Пассажирский, заместителем начальника и начальником отдела движения.

С 1990-го по 2002-й год возглавлял Свердловскую железную дорогу.

В 2002 году стал генеральным советником-представителем Министерства путей сообщения в Уральском федеральном округе.

С 2004 года – заместитель главного инженера Свердловской железной дороги.

Награжден орденами «Знак Почёта», «За заслуги перед Отечеством» IV степени, орденом Почёта, орденом «Святого благоверного князя Даниила Московского» III степени, множеством медалей. Является заслуженным работником транспорта РФ, Почётным гражданином Свердловской области, членом-корреспондентом Российской инженерной академии, почётным профессором УрГУПС, членом Академии транспорта, лауреатом премии имени Черепановых.



У младшего сержанта была жизнь впереди

Блиц-опрос

– В юности вы мечтали походить на кого-то из великих людей?

– Нет, никогда не было такого желания. Да и почему я должен походить на кого-то?

– Как воспитывали свой характер?

– На примере старших. Вокруг меня было достаточно много положительных примеров. Я вообще считаю, что поведение взрослых людей – это основа воспитания молодёжи. Что толку в нравовенных? Каковую роль они сыграют, если ты паркуешься на газоне в своём дворе или ходишь по клумбам?

– Есть места, куда вы любите возвращаться?

– Люблю возвращаться домой.

– За какую спортивную команду болеете?

– За «Локомотив-Изумруд» – мужскую волейбольную команду Свердловской железной дороги, которая достойно провела минувший сезон и возвратилась в суперлигу.

– А сами занимаетесь спортом?

– Конечно. Я в своё время выполнил норму мастера спорта по вольной борьбе. Был призёром Казахстана по национальной борьбе, которая немного похожа на вольную борьбу. Сейчас регулярно делаю зарядку, а зимой катаюсь на лыжах. Лыжи – это здоровье.

– Какие книги вы любите читать?

– Исторические романы и самобытные произведения наших уральских писателей.

– Любите готовить?

– Не только люблю, но и умею. Знаю много интересных кулинарных рецептов. Особенно хорошо получается мясо. Вот недавно ко мне на юбилей приехали гости из Москвы, Ярославля, Нижнего Новгорода, Воронежа, Челябинска, Орла. И все удивлялись, какие вкусные шашлыки получились.



С внуком Максимом