ЕФИМ ВЛАДИМИРОВИЧ БАСИН

Родился в 1940 г. в деревне Хиславичи Ржаксинского района Тамбовской области. В 1962 г. окончил БИИЖТ, в 1980 г. – Академию народного хозяйства при Совмине СССР. Инженер-строитель. Работал в в трестах «Севтрансстрой» (1962-1969 гг.), «Гортрансстрой» (1969-1972 гг.), УС «Печорстрой» (1972-1978 гг.), зам., первым зам. начальника Главбамстроя (1980-1986 гг.), зам. министра транспортного строительства СССР – нач. Главбамстроя (1986-1990 гг.). В 1990 г. избран народным депутатом и членом ВС РФ. В 1992-199 гг., 1998-1999 гг. – председатель Госстроя РФ, в 1993-1998 гг. – министр строительства РФ. С 1999 г. – первый вице-президент ОАО Корпорация «Трансстрой». Д.э.н. Награжден 3 орденами и 3 медалями СССР, орденом «За заслуги перед Отечеством» III степени и медалью РФ. Герой Социалистического Труда. Имеет 3 ордена Русской православной церкви. Лауреат Госпремии РФ. Заслуженный строитель РФ. Почетный транспортный строитель.

Дорога века на века!

Е.В. БАСИН

Я считаю, что в жизни мне повезло, потому что в моей судьбе был БАМ, который не зря называют «стройкой века». Представьте себе строительный полигон в три с лишним тысячи километров от Байкала до Амура. В одной точке только высаживаются десанты, а в другой – уже строят мосты, отсыпают земляное полотно. И все это происходит в экстремальных условиях Севера, где зимой кое-где морозы доходили до -56°С. Стальные тросы рвались, как простые веревки. А люди выдерживали.

Сегодня говорят, что для страны те годы были «периодом застоя». А мы на БАМе об этом понятия не имели. Один из иностранных журналистов, побывавших на стройке, написал потом в своей газете, что в «море застоя» есть «островок социализма» и это – БАМ. Да, наверное, то был искусственный «остров». Но энтузиазм, трудовой порыв и героизм были не поддельными — настоящими. Я как-то подсчитал, что через БАМ за годы его строительства прошло около 2,5 миллионов человек. В основном, молодых людей, для которых стройка стала настоящей школой жизни, профессионализма и мастерства. А для немалого их числа и стартовой площадкой в карьере. Сегодня бамовцы руководят и очень успешно крупными строительными подразделениями. Дело в том, что у них есть то, чего нет у многих других — бесценный опыт работы в особых условиях, когда не спрячешься ни за чью спину, когда решение принимаешь самостоятельно и несешь за него ответственность.

Не случайно много строителей среди губернаторов и мэров больших и малых городов. Благодаря специфике нашей профессии приобретается широкий кругозор: поскольку сегодня мы прокладываем железную дорогу, завтра строим аэропорт, послезавтра — заводЕ И каждый раз приходится вникать во все тонкости проекта и технологию будущего производства. К тому же, в Минтрансстрое, например, прежде чем стать большим начальником, нужно было пройти все ступеньки служебной лестницы. Их пересчитали все наши министры, начиная с первого — Евгения Федоровича Кожевникова. Это был мудрейший человек, умевший принимать смелые решения и всегда ставивший во главу угла государственные интересы. Кстати,

Руководство строительством БАМа во главе с К.В. Мохортовым на станции у первого скорого поезда Лена–Кунерма (четвертый справа от К.В. Мохортова – Е.В. Басин). 1981 г.

в войну он занимался передислокацией заводов на Урал и Сибирь. И по тому, что едва ли не с колес эти заводы начинали давать продукцию для фронта, можно судить о таланте и силе его как руководителя. Я помню, что о нем рассказывали в Минтрансстрое. Дескать, вызывают в ЦК КПСС министров строительства и тяжелого машиностроения — надо, мол, построить такой-то объект. А те: хорошо построим, но нам нужны деньги, техника, льготыЕ Вызывают Кожевникова, ставят перед ним ту же задачу. А у него только один вопрос: к какому сроку надо сделать?

Вот такие люди работали в Минтрансстрое. Естественно, что именно Кожевников, первый министр транспортного строительства СССР, сыграл важнейшую роль в развороте работ и принятии постановления ЦК КПСС и Совмина СССР от 8 июля 1974 г. о строительстве Байкало-Амурской магистрали. Он и его первый заместитель Иван Дмитриевич Соснов уделяли много внимания этой стройке. Потом его назначили министром и он показал себя достойным преемником. Кстати, за все 50 лет существования Минтрансстроя у нас было всего 3 министра. Третьим стал Владимир Аркадьевич Брежнев, нынешний президент ОАО Корпорация «Трансстрой». А до этого он был первым заместителем у И.Д. Соснова. Думаю, что как раз в этой преемственности заключалась и сила, и стабильность Минтрансстроя. Далеко не каждая отрасль может этим похвалиться. Ни один руководитель у нас не пришел со стороны - всех вырастили сами. Так, Соснов прошел путь от мастера до управляющего трестом и министра. Точно так же складывалась ка-

На пути к последнему звену на БАМе. Октябрь 1984 г.

рьера и у Брежнева, начинал он помощником багермейстера землечерпального каравана. И я думаю, что если бы и сегодня у нас в стране существовала такая же разумная кадровая политика, не оказалось бы столько случайных людей на высоких постах и удалось бы избежать многих ошибок в проведении реформ.

По себе знаю, как бережно растили тогда молодые кадры, не давая засиживаться на одном месте. И я ведь тоже не перепрыгнул ни одной ступеньки служебной лестницы. Прежде чем пригласить в ЦК КПСС и послать на БАМ, меня и учили, и воспитывали, и испытывали. После окончания БИИЖТа в 1962 г. я попал по распределению в Ярославль в Севтрансстрой. Начал с нормировщика (других вакансий не было), потом дорос до начальника СУ-302. Работа ладилась — знамена переходящие получали. И вдруг где-то в июне 1969 г. звонок из Москвы от начальника главка Севера и Запада Павла Павловича Мурачева (я считаю его одним из своих учителей). Он предлагает мне поехать в Горький: там, мол, управляющий уже в возрасте — надо готовить замену. А трест «Гортрансстрой», между тем, занимался очень важной работой — электрификацией Северной железной дороги и строительством вторых путей. Замечу, в то время главным заказчиком для нас был МПС. Половину загрузки Минтрансстроя давало железнодорожное строительство.

У строителя судьба военного — сегодня здесь, а завтра там, и все время на чемоданах. Приехали в Горький с заместителем начальника ГУЖДС Урала

и Сибири Владиславом Федоровичем Сакуном, заходим в кабинет управляющего трестом Василия Васильевича Финогенова (легендарная личность!), а там люди все седовласые сидят. Меня представляют, дают слово, а я и говорю: «Ну что, через три месяца премии будем получать!». А трест, надо сказать, был тогда в тяжелейшем положении — объекты разбросаны по 5 регионам, сдача шла очень тяжело, убытков было много. А я про премиюЕ Мне рассмеялись в лицо: ну-ну, мол, приехал выскочка, посмотрим, что ты через месяц запоешь! А мне в то время стукнуло всего 29 лет. Но через 3 месяца мы действительно получили первую премию и переходящее знамя Минтрансстроя.

Укладка последнего «золотого» звена на БАМе. Разъезд Балтуха станция Куанда. Октябрь 1984 г.

А через 3 года, в 1972 г., когда трест уже был на высоте, меня снова вызвал Мурачев и предложил возглавить Печорстрой. А управляющим там был Борис Петрович Грабовский. 16 лет он возглавлял этот трест, был депутатом Верховного Совета Коми АССР, имел три ордена Ленина. Кстати, ни до ни после я не встречал ни одного человека, который бы сказал хотя бы одно плохое слово о Грабовском. Ведь нередко бывает: уходит человек и вслед ему чего только не говорятЕ Представлять меня ездил в Печору И.Д. Соснов, тогда первый заместитель министра Е.Ф. Кожевникова, уделявшего много внимания стройке. На прощанье Иван Дмитриевич сказал: «Да, я тоже молодым человеком приходил в новый коллектив Куйбышевтрансстрой. Но до меня там был слабый начальник, я быстро завоевал авторитет и дело пошло. А ты меняешь силь-

Байкало-Амурская магистраль. Укладка железнодорожного пути на разъезде Сюльбан. 1984 г.

ного руководителяЕ». Но так уж мне по жизни везло — всегда менял сильных руководителей. Это ко многому обязывало. Я позвал в Печору своих единомышленников, тех, с кем работал в Горьком и Ярославле. Мы очень самоотверженно поработали и вырвали свои объекты, подняли Печорстрой. Десятитысячный коллектив заработал как слаженный механизм.

И тут опять звонок из Москвы: меня вызывают на учебу в Академию народного хозяйства. Причем на 2 года с отрывом от производства. Честно говоря, взяла досада: черт побери, мне объекты сдавать надо, а тут какая-то учеба! Но, поразмыслив, сказал себе: раз говорят, надо учиться — значит надо. Учеба в Академии многое дала. Во-первых, и студенты были не простые - по одному представителю от каждого союзного министерства и республик. Во-вторых, преподавателями у нас были академики — Абел Гезович Аганбегян, Леонид Иванович Абалкин, член-корреспондент Павел Григорьевич Бунич, да и все министры с лекциями выступали. Было много дискуссий, иногда они выливались в целые баталии. Словом было очень интересно. Нас готовили к роли современных руководителей, обладающих широким кругозором, знающих экономику и тенденции развития мирового хозяйства.

А БАМ тем временем начал строиться без меня. И каждый километр его ставил загадки, сложные инженерные задачи. Неудивительно, что стройка стала своеобразным испытательным полигоном, где были сконцентрированы все новшества в организации труда, технике и технологиях. Для этого потребовался совершенно новый подход к организации научно-исследовательских и экспериментальных работ, а также оперативное, с «колес», использование их результатов для корректировки того или иного проекта. Кроме научных организаций Минтрасстроя были привлечены институты Академии Наук СССР, ВАСХНИИЛ, МПС и других ведомств. Приведу всего лишь несколько цифр: было выполнено более 350 научных разработок, что позволило создать для БАМа 115 новых конструкций, 48 оригинальных технологических процессов и 18 средств механизации строительно-монтажных работ, значительная часть которых защищена патентами на изобретения. Пожалуй, ни одна стройка не вызывала такой подъем творчества, такую «волну» изобретений.

Был даже создан Научный Совет Академии наук СССР по БАМу, который возглавил академик А.Г. Аганбегян. И это тоже — случай беспрецедентный. Выездные заседания Совета проходили в Тынде, «столице БАМа», и в Северобайкальске. Ученые не только исследовали феномен «всенародной стройки», но и прогнозировали будущее освоение зоны, прилегающей к магистрали. А это 1,5 млн м^2 — территория, равная пяти Франциям. В земных недрах

здесь скрыто множество природных кладов. Достаточно сказать, что там найдены почти все элементы таблицы Менделеева, среди них золото, железо, медь, уран, тантал, ниобий. И если сегодня вы услышите от кого-нибудь фразу «БАМ не нужен» — не верьте. Не бывает «ненужных» дорог. Тем более если они ведут к уникальным месторождениям полезных ископаемых. В европейской части страны шахтеры выбирают уже полуметровые угольные пласты, а в Якутии они — до 50 м толщиной и лежат практически на поверхности. Подгоняй экскаватор и черпай ковшом! Кстати, именно под этот уголь был получен иностранный кредит, на который закуплена для стройки новейшая зарубежная техника: немецкие самосвалы «Магирус», японские краны и буровые станки «Като», бульдозеры «Камацу», «Катарпиллеры».

Но и лучшая в мире техника мало что даст, если не будут управлять ею умные головы. Руководить из Москвы такой гигантской стройкой было невозможно, поэтому в Тынде разместили главк Минтрансстроя — Главбамстрой. И возглавил его в ранге заместителя министра Константин Владимирович Мохортов. Личность крупная, незаурядная. До этого он руководил Главстройпромом и пользовался среди транспортных строителей большим уважением. Столь же авторитетно было и его окружение — заместитель Владислав Федорович Сакун и главный инженер Игорь Сергеевич Розанов. Я их называл «мастодонтами» — они были намного старше меня, мудрее, за их плечами был многолетний опыт транспортных строек. В Москве осталась оперативная группа под руководством заместителя начальника главка Эдуарда Ивановича Куликова — для согласования различных вопросов в министерствах и ведомствах. А проблемами материально-технического снабжения занимался еще один заместитель Мохортова — Георгий Маркович Левин, большой дипломат, умевший ладить и с Госпланом, и с Госснабом. Я был среди них самым молодым. После окончания учебы в Академии меня вызвали в ЦК КПСС и сказали, что «надо ехать на БАМ». Иван Дмитриевич Соснов предложил мне возглавить оперативную группу в Москве. Потом я встретился с Мохортовым. И он сказал: вы, конечно, можете остаться в Москве, но лучше бы отправиться на трассу — там, где, говорит, или грудь в крестах, или голова в кустах. Он хорошо разбирался в людях и, видимо, не сомневался, что я отвечу согласием на предложение стать заместителем начальника Главбамстроя на Западном участке БАМа, где предстояло сдать в постоянную эксплуатацию первую линию Ленам—Кунерма протяженностью 260 км. И я ответил, что еду на трассу.

К тому времени стройка уже гремела на всю страну. Разворот работ был поистине грандиозным. Строители «оседлали» едва ли не весь 3000-километровый плацдарм. В Тынде разместились представители заказчика, функции которого от имени государства выполняло МПС. Создана была Дирекция строительства БАМа. Это позволило не тратить

Вручение Е.В. Басину Святейшим патриархом всея Руси Алексием II ордена Святого Владимира за участие в строительстве Храма Христа Спасителя в Москве. 2000 г.

На строительстве нефтеналивного терминала в Приморске. Президент АО «BMGS» («Балтморгидрострой») В.И. Пара и первый вице-президент ОАО Корпорация «Трансстрой» Е.В. Басин. 26 апреля 2000 г.

время на полеты в столицу и обратно и хождение по кабинетам — проектные и технические решения можно было согласовывать на месте.

Поскольку главный штаб стройки находился в Тынде, а его командиры непосредственно на главных участках, удалось довольно быстро создать и укомплектовать десятки строительных подразделений. Это было очень непростым делом. Многие молодые люди не имели строительной специальности — было лишь горячее желание строить БАМ. Что с такими делать? Не отправлять же обратно! И тут, на мой взгляд, было принято очень верное решение: опытные строители, кадровые минтрансстроевцы, стали наставниками молодых. И это сыграло огромную роль: через год-два под их началом парни, не державшие в руках топора, не умевшие бетон замешивать, кирпичную кладку вести, стали строителями. Появился даже лозунг «Мы строим БАМ — БАМ строит нас!». Спустя еще несколько лет многие из ребят поступили в строительные и железнодорожные вузы. Имена некоторых скоро узнала вся страна: бригадиры монтеров пути Александр Бондарь, «трубачей» Владимир Степанищев, Вячеслав Аксенов, Иван Варшавский и Леонид Казанов стали на БАМе Героями Социалистического Труда.

Но без преувеличения можно сказать: героями здесь были все. Нужно было иметь мужество, чтобы бросить дом, налаженную жизнь и ехать в тайгу, к черту на кулички строить железную дорогу. Да, здесь неплохо зарабатывали (стимулировали и северным коэффициентом, надбавками к заработной плате и талонами на машины). Но я думаю, для большинства людей все же не это было главным. Каждый хотел быть причастным к большому делу. А именно таким и была всенародная стройка БАМ. И это — не просто громкие слова. В строительстве магистрали принимало участие 60 отраслей народного хозяйства, 40 шефских организаций из всех союзных республик, представители 70 национальностей и народностей.

О внимании руководителей государства говорит тот факт, что на БАМе перебывали все члены Политбюро, руководители союзных республик и министерств. Даже генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев, который не так уж часто передвигался по стране, и тот по пути из Москвы во Владивосток остановился на станции Сковородино специально, чтобы встретиться со строителями БАМа. Это была памятная всем встреча: Леонид Ильич рассказывал о целине, расспрашивал, как живется бамовцам. Помню приезды и Николая Ивановича Рыжкова, и Бориса Николаевича Ельцина (когда он был секретарем ЦК и заведовал строительным отделом). Я уже не

говорю о Константине Федоровиче Катушеве, курировавшем стройку, или о Гейдаре Алиевиче Алиеве, который часто бывал на БАМе. Это воодушевляло строителей и ко многому их обязывало.

Наконец, нельзя не сказать об участии всей страны, всех союзных республик в строительстве городов и поселков на трассе БАМа. Не помню, чтобы была у нас какая-то национальная рознь или стычки на этнической почве. Нет, жили дружно, работали дружно. В Кунерме, например, жили рядом чеченцы, ингуши и осетиныЕ Разве можно сегодня представить такое мирное соседство?

Работа на БАМе была проделана грандиозная. Для того чтобы уложить 5 тыс. главных и станционных путей, пришлось «перелопатить» более 570 млн м^3 грунта, перекинуть через руки и ручейки 4200 мостов и водопропускных труб, проложить к строительным площадкам свыше 4-х тыс. км приграссовых автодорог.

Если проанализировать слагаемые успеха на нашей стройке, то главным, наверное, была редкая согласованность и четкое взаимодействие 200-тысячной армии строителей и их поставщиков. Кузнецкий металлургический комбинат, Тайшетский шпалопропиточный завод, Улан-Удэнский и Воронежский заводы мостовых конструкций и другие работали по принципу «рабочей эстафеты» и под девизом «заказам БАМа — зеленую улицу!» Такое же тесное взаимодействие было и с научными институтами. В частности, совместно с ЦНИИС и СибЦНИИС разрабатывалась технология строительства земляного полотна на вечной мерзлоте. В этой работе участвовали и ленинградские ученые, они использовали метод моделирования отдельных участков земполотна, что помогло создать устойчивую и экономичную конструкцию. Впервые в мировой практике были применены в ней пенопласты, геотекстиль и крупный скальный грунт. Кроме того, созданы высокопроизводительные комплексы земснарядов и технология гидромеханизированного способа добычи песчаного балласта для сооружения земполотна. Разработка эта, кстати, отмечена Государственной премией. Одновременно была освоена и внедрена технология буровзрывных работ в вечномерзлых грунтах с применением контурных взрывов, дающих существенную экономию взрывчатых веществ и обеспечивающих устойчивость откосов.

Удалось достичь успеха и в борьбе с наледями, доставлявшей массу хлопот северянам, которые прорастали сквозь земляное полотно на Малом БАМе, разрушая путь. Ученые Ленинграда, Новосибирска,

Начало строительства первой частной железной дороги в России от станции Чинья-Ворык к Средне-Тиманскому месторождению бокситов в Республике Коми.
Е.В. Басин и генеральный директор ОАО «Сибирско-Уральская алюминиевая компания»
В.Ф. Вексельберг.
25 октября 2000 г.

На строительстве железной дороги Беркакит–Томмот. Вокзал станции Алдан. На переднем плане президент Республики Саха (Якутия) В.А. Штыров, первый зам. Председателя правительства Республики Саха (Якутия) Г.Ф. Алексеев, президент ОАО Корпорация «Трансстрой» В.А. Брежнев и Е.В. Басин. 7 октября 2003 г.

Хабаровска вместе со специалистами Тындинской мерзлотной станции не один год занимались исследованием и в результате создали ряд противоналедных сооружений, обеспечивавших защиту железной дороги от коварного природного явления.

Ну а то, что было сделано мосто-и тоннелестроителями на БАМе, иначе как революцией, прорывом в будущее не назовешь. Впервые в мире была создана принципиально новая конструкция фундаментов и тела опор мостов — столбчатые опоры, в том числе, полносборные с использованием унифицированных блоков, что позволило перейти на поточный метод строительства средних и малых мостов. С 1975 по 1984 г. трест «Мостострой № 10» построил более 600 мостов со столбчатыми опорами, обеспечив народнохозяйственный эффект в размере 70 млн рублей и сокращение трудозатрат — около 1,5 млн человеко-дней. И это значительно продвинуло нас в достижении главной цели — сокращения сроков строительства магистрали.

Мостовики не просто хорошо поработали на БАМе. Они обогатили отечественное мостостроение многими новыми научными и инженерными решениями. Так, при строительстве крупных мостов успешно внедрена технология погружения железобетонных свай-оболочек диаметром 1.6 и 3 м в вечномерзлых грунтах на глубину более 20 м с применением турбинного и реактивно-турбинного бурения. Освоен навесной монтаж металлических конструкций и способ продольной надвижки пролетных строений с использованием различных конструктивных новшеств. Последний, кстати, был спустя много лет продемонстрирован при замене пролетных строений одного из мостов через Москву–реку. И съемки эффектного зрелища облетели весь мир.

Я уверен, не будь БАМа, наше отечественное мосто- и тоннелестроение, как минимум, лет на 50 отстали бы от зарубежных. Бамовские тоннели тоже уникальны. Особенно самый гигантский из них — 15-километровый Северо-Муйский. Он оказался и самым трудным. Его горно-геологические условия были таковы, что, услышав о них, одно зарубежное «светило» посоветовало все бросить и начать строить тоннель в другом месте. Но наши специалисты из Бамтоннельстроя все же нашли рецепты укрощения подземной стихии (русло подземной реки, сейсмические разломы). Здесь изобрели свои способы химического закрепления обводненных грунтов и зон тектонических разломов, методы водопонижения и очистки вод от вредных примесей, а также оригинальные сейсмостойкие обделки тоннеля. Потом на БАМ из-за рубежа приезжали учиться. Согласитесь, это бывает не часто.

Нам даже можно гордиться вдвойне, ибо каждый сотый километр на БАМе — подземный (это тоннели), и каждый двадцатый — надземный (это мосты). Именно они позволили открыть сквозное движение поездов от Байкала до Амура на год раньше срока. Сыграли свою роль, конечно, и передо-

вые формы организации работы: централизация управления строительством, специализация подразделений, кооперация производства и бригадный подряд. Они позволили обеспечить небывалый рост производительности труда строителей — 30,6 % за 10-ю пятилетку. Сказался и высокий уровень механизации земляных и путевых работ (99 %), сборности (97,5 %) при строительстве зданий и сооружений. Так что цена побед здесь очень высока.

И разумеется, умелое, грамотное руководство строительными подразделениями. Можно назвать имена многих управляющих трестами — В.С. Белопола, С.Н. Волковинского, Ф.В. Ходаковского, В.В. Циканова, И.Д. Рассказова, В.А. Лебедя, А.Д. Усова, В.С. Бондарева, В.Р. Богача. Впрочем, это заслуга и всего «Главбамстроя», его оперативного штаба, созданного для координации действий смежников на решающих участках стройки. В нем работали Н.Н. Бутов, Л.И. Сиднев, М.А. Шитиков, Л.С. Блинков, В.И. Шмидт, И.Д. Рассказов, В.А.-Б. Бессолов, А.Г. Соколов, М.А. Сапожников. Б.Г. Ронин, А.Н. Фролов, Л.К. Гуров, В.Г. Васильев, Г.Н. Загородний. Эти люди делали будничную «черновую» работу: согласовывали сроки, графики, решали, откуда и куда перебросить дополнительные силы, технику. Без этого было бы трудно обеспечить согласованность действий строительных бригад и целых подразделений.

Рекорды были рядовым делом. Если вспомнить начало стройки, то в год тогда возводилось в среднем 50 мостов, а за 9 месяцев 1984 г. — смонтировали 115! И вот еще один пример: на обходе Кодарского тоннеля бригада В. Степанищева за 10 дней смонтировала 11 водопропускных труб — сделала месячный план!

Кстати, ни один из семи бамовских тоннелей не был пройден сразу, все пришлось обходить. С Кодарским тоже получилась неувязка. И она чуть не закончилась трагедией. На БАМ прилетели Г.А. Алиев и И.Д. Соснов, чтобы убедиться в том, что этот «орешек» нами будет расколот, и он не задержит укладку рельсов. А в тоннеле проходка уже опередила обделку (тоннельщики тоже спешили, не хотели нас подводить). Но вечная мерзлота - вещь коварная. И она начала оттаивать. Были опасные сигналы. И Соснов отправил нас вместе с начальником Главтоннельстроя Юрием Анатольевичем Кошелевым, ГИПом Александром Дмитриевичем Чернышовым и начальником «Бамтоннельстроя» Владимиром Аслан-Бековичем Бессоловым проверить, что там происходит. Мы зашли и увидели: со свода капает вода. Я предложил пройти дальше. Но меня остановили тоннельщики, заявив, что это очень опасно. Не успели мы выйти, как свод обрушился. Вся работа проходчиков пошла насмарку. Пришлось доложить о чрезвычайном происшествии Алиеву. А потом искать выход из сложившейся ситуации. Он был единственный — строить обход. Причем в кратчайшие сроки. И мы с этой задачей справились.

В те дни я сам дневал и ночевал на «горячем» плацдарме, жил той сумасшедшей жизнью, когда забываешь о себе и думаешь только об одном — как поскорее пропустить путеукладчик. И когда все дышат единым порывом: только вперед! Дружба и взаимовыручка тогда были просто неслыханными. Когда одна из бригад вдруг отказалась помочь товарищам, это было воспринято как ЧП — ее тут же сняли с соревнования. В те дни мы пережили высо-

На строительстве порта в Высоцке. Е.В. Басин, заместитель генерального директора АО-6 ОАО Корпорация «Трансстрой» А.П. Кожевников, вице-президент Корпорации Н.А. Полищук. Сентябрь 2003 г.

чайший духовный и трудовой подъем. И победа пришла как награда.

Под гром оркестра, под крики «ура!» в Куанде было уложено последнее звено 3000-километровой магистрали. Съехалась масса гостей со всех концов страны — представители правительства, руководители союзных республик, крупных регионов, много журналистов. Снимки и кинокадры, запечатлевшие это событие, облетели весь мир. А для нас это был праздник со слезами на глазах. Слишком много души и таланта, пота и крови мы вложили в тонкую стальную нить дороги. И поэтому в ее звездный час испытывали необычайную гордость и грусть. Трудно было свыкнуться с мыслью, что великая эпопея завершилась, и то, что наполняло жизнь особым смыслом, уходило в прошлое.

Впрочем, впереди тогда было еще 5 лет труднейшей работы — подготовка к сдаче БАМ в постоянную эксплуатацию. И там тоже были свои герои, свои рекорды и достижения. Необходимо было не только довести до технических нормативов путь, но и половину Западного участка электрифицировать, а дорогу от Лены до Ургала оборудовать устройствами диспетчерской централизации и автоблокировки. И кроме того, построить уникальный 56-километровый постоянный обход Северо-Муйского тоннеля (в связи с задержкой окончания его строительства). А это БАМ в миниатюре с тоннелями и мостовыми переходами на крутом перевале горного хребта. И сотни других объектов — депо, служебные здания, школы, сады, жилые дома. О масштабах работы говорят такие цифры: только за 1989 г. на БАМе было введено основных фондов на 1 млрд рублей (в том числе, 600 км путей, 120 тыс. м^2 жилья).

В БАМ вложено почти 9,6 млрд рублей. Такова стоимость работ по проекту 1988 г. (кстати, по утвержденному ранее в 1976 г. она была 12 млрд рублей). Но дорога послужит нам и останется потомкам.

В то время мы и подумать не могли, что бамовцы могут остаться без работы. Создан был мощный строительный комплекс, в котором за 15 лет, что называется, притерлись все шестеренки. Он был готов свернуть горы. И если бы не половинчатость правительственных решений (БАМ построили, а освоение богатейшей зоны оставили на потом), то давно бы рельсы к каждому месторождению проложили.

Правда, после сдачи в 1989 г. магистрали в постоянную эксплуатацию часть строительных подразделений была переброшена на АЯМ (железнодорожную линию Беркакит — Томмот — Якутск). Но стройку спустили на «тормозах». И я считаю это большой ошибкой. В стране очень остро стоит проблема северного завоза. Федеральный бюджет ежегодно тратит 26 млрд рублей на обеспечение товарами первой необходимости людей, проживающих в районах крайнего Севера. Причем эти средства омертвляются на год и более. АЯМ решил бы эту проблему. И на его строительство требовалось как раз 26 млрд рублей.

Поэтому развитие транспортной системы России я считаю программой номер один для страны. Она важна не только с точки зрения экономики и политики, но и в социальном плане. Ведь сегодня на Севере и Дальнем Востоке люди стали невыездными (дорог нет, самолеты не летают), живут как на островах, оторванных от «большой Земли». Могут ли они чувствовать себя полноправными гражданами единой России?

К счастью, есть еще «порох в пороховницах» И свидетельством тому — построенная организациями Корпорации «Трансстрой» железнодорожная линия Чара – Чина к богатейшему месторождению железо-титано-ванадиевых руд и к медному Удокану. Она небольшая — всего 70 км. Но я называю ее мини-БАМом. Она столь же сложна — проложена по горным кручам. И еще одна железная дорога построена нами к бокситам Среднего Тиммана. Ее профинансировала компания «СУАЛ-Холдинг». Ее длина — 157 км. И это первая в стране частная железная дорога. При ее строительстве все пришлось начинать сначала. Собирать по всей стране технику, ведь платформы, хопры, думпкары были растеряны, а частью сданы на металлолом. Но мы быстро сформировали трудовые коллективы, укомплектовали их техникой. И в кратчайший срок — всего за 2 года от начала изысканий и проектирования построили дорогу и сдали ее в постоянную эксплуатацию в сентябре 2002 г. Таких темпов мы не достигали в прошлом даже на крупных стройках союзного масштаба. Люди, я думаю, просто соскучились по настоящей работе.

Но такой работы мало. Правда, возобновилось строительство железной дороги Беркакит – Томмот – Якутск (АЯМ). В апреле 2003 г. мы даже провели в Якутске научно-практическую конференцию на тему транспортного строительства в условиях Крайнего Севера. Она имела большой резонанс не только в наших научных, но и в зарубежных кругах. Есть возможность достроить АЯМ с помощью самых передовых технологий и техники. Дело за нормальным финансированием. Я считаю, что развитие транспортной инфраструктуры — забота государственная.

Вообще строительство, и особенно транспортное, это благородное и благодатное дело. Для всех — и тех, кто строит, и тех, для кого строят. К тому же оно является локомотивом экономики. Можно назвать много стран (да те же США, Германия), которые на этом «поднялись». Сразу включается в работу масса производств: металлургия, машиностроение, промышленность строительных материалов, железные дороги. В результате увеличивается занятость, растет уровень жизни населения. Разве не это — главная цель любого государства?

Кстати, это хорошо понимал государь российский Петр Первый. Не зря и Указ написал: «Ежели кто впредь будет чинить помехи строительному делу, вешать того без разсмотрения персоны!». Он строил великую державу. Нам его дело продолжать.

Коломна. Заседание штаба строительства конькобежного катка. Самый быстрый лед в мире. Е.В. Басин, зам. начальника Управления железнодорожного и промышленно-гражданского строительства ОАО Корпорация «Трансстрой» Ю.В. Петров, вице-губернатор Московской области А.В. Горностаев, заказчик А.А. Алахверди. 20 ноября 2003 г.