

# Вести корабль в штормовое время

В.И. АРХИПОВ, журналист

*Минтрансстрою, можно сказать, повезло: его 50-летняя история не отличалась чехардой первых лиц, что было характерно для многих других министерств и ведомств СССР. Восторжествовала линия на профессиональную преемственность. Высших руководителей отрасли всего три – Е.Ф. Кожевников, И.Д. Соснов и В.А. Брежнев. И каждый из них, прежде чем стать министром, прошел практически через все профессиональные ступени.*

**Е**вгению Федоровичу Кожевникову выпало труднейшее дело: собрать воедино и консолидировать силы строителей разных видов транспорта – железнодорожного, автомобильного, морского, воздушного. Второму руководителю, Ивану Дмитриевичу Соснову, – твердой рукой продолжить начатый им курс, умело обходя мели и рифы, которых и тогда, при плановой экономике, было немало (чего стоили только бесконечные реорганизации структуры управления народным хозяйством и повальный дефицит). Третьему министру, Владимиру Аркадьевичу Брежневу, досталось вести корабль в самое трудное время, когда рушились многие сложившиеся в стране устои и представления.

Родился В.А. Брежнев 27 августа 1931 г. в Днепродзержинске, что на Украине. Отец, Аркадий Федорович, выходец из Курской губернии, из деревни Брежнево (где сто дворов, и все жители – Брежневы), в 1926 г. переехавший в Днепродзержинск. «Жили мы на одну зарплату отца, – вспоминает Владимир Аркадьевич. – Мать, Александра Денисовна, хотя со временем окончила курсы ликбеза, занималась только домашним хозяйством. Я был третьим ребенком в семье».

Сразу по окончании школы в 1949 г. пошел на завод слесарем. Надо было зарабатывать деньги. Но для него не только это было важным. Уже тогда он понимал, что нельзя стать хорошим специалистом, если не продолжить учебу. Как в свое время отец, поступил на вечернее отделение металлургического института, но металлургом не стал. Жизнь предложила выбор.



**ВЛАДИМИР  
АРКАДЬЕВИЧ  
БРЕЖНЕВ**

**Министр  
транспортного  
строительства СССР  
в 1985-1991 гг.  
Президент  
ОАО Корпорация  
«Трансстрой».**

Наступало время «великихстроек». После двух «металлургических» курсов, он с группой сверстников по «зову сердца» решил пойти учиться в Одесский гидротехнический институт. И сердце его не обмануло. Окончив в 1955 г. вуз, Владимир Аркадьевич посвятил всего себя транспортному строительству.

Перед выпуском молодого инженера-гидротехника спросили, куда бы он хотел распределиться. Как в русских сказках, пришлось выбирать одну из трех дорог. Первая, самая короткая, вела на Черное море. Вторая — в Прибалтику. Третья — на Дальний Восток. Он выбрал третью. Так он вместе с женой-однокурсницей Ниной Кирилловной Малушей оказался на Тихом океане.

Работу молодой специалист начал в тресте «Дальтехфлот» помощником багермейстера землечерпального каравана. Работал на судах технического флота, в Приморье, на Сахалине, Курильских островах и Камчатке, практикой закрепляя в организациях Минтрансстроя полученные в институте знания.

Но время и обстоятельства вынудили уже поднакопившего опыта инженера-гидротехника переучиваться в железнодорожного строителя. С 1959 г. он уже участвует в сооружении объектов железнодорожного транспорта на Украине. Здесь ему тоже пришлось преодолевать профессиональные ступени руководителя. Начал во Львове старшим производителем работ на электрификации участка железнодорожной линии Львов — Стрый — Чоп, потом стал заместителем начальника строительного управления СУ-150 треста «Югозаптрансстрой».

Хозяйственную реформу 1965 г. В.А. Брежнев встретил на посту начальника этого управления. Поэтому мог оценить ее по достоинству, как и тысячи его коллег. Строительное управление работало хорошо и прибыльно, однако, распорядиться своими кровными было нельзя. Это всегда возмущало: мы заработали деньги, а на развитие производства нам оставляют крохи — как же так?! По соседству трудились другие строительные управ-

ления, убыточные. Налицо была уравниловка. В итоге все жили одинаково, хотя к делу относились по-разному. Хозяйственная реформа положила конец уравниловке. Производственные организации получили возможность оставлять за собой часть прибыли, из которой формировались фонды экономического стимулирования. Появились деньги на развитие производства, на улучшение социально-бытовых условий работников и их семей, на поощрение настоящих тружеников.

Реформа пробудила экономический интерес к хорошей работе и у рядовых строителей, и у кол-

Студенты-гидротехники  
на производственной  
практике.



лективов организаций. Было жаль, что в дальнейшем новый хозяйственный механизм не получил должного развития.

С 1969 г. начался киевский этап жизни Владимира Аркадьевича Брежнева. Он назначается заместителем управляющего, а затем и управляющим трестом «Югозаптрансстрой». В эти годы под его руководством велась реконструкция Юго-Западной и Львовской железных дорог, были построены общественные здания оригинальной архитектуры в Киеве, а также сотни других производственных и социальных объектов. Трест «Югозаптрансстрой» по объему выполняемых работ превратился в один из наиболее крупных и передовых в отрасли.

С 1975 г. В.А. Брежнев — заместитель министра транспортного строительства. Как он сам вспоминал позднее: «Пригласили в Москву заместителем министра — честно говоря, ехать не очень хотелось. И Киев нравился, и все получалось, и трест солидный, с размахом. В Москве нужно было начинать заново, привыкать к другим масштабам, к ответственности за всю отрасль». А масштабы и ответственность были действительно высокими.

Наряду с другими задачами, одним из направлений, которое было поручено В.А. Брежневу при распределении обязанностей среди заместителей министра, стало строительство вторых путей. Это самый сложный комплекс работ на действующей сети железных дорог, включающий наряду с главными путями, полное переустройство станционных путей с десятком стрелочных переводов, оборудованных устройствами автоблокировки и диспетчерской централизации, установку опор и монтаж контактной сети (на электрифицированных участках), строительство постов электрической централизации, сортировочных станций, домов связи, других служебно-технических зданий с монтажом и наладкой оборудования, автоматики, а также сооружение локомотивных и вагонных депо, жилых домов и объектов соцкультбыта для железнодорожников и их семей.

Большой сложностью было то, что укладку главных и станционных путей приходилось вести в условиях движения поездов, «под колесами», в так называемые «окна», предоставление которых часто срывалось. Наконец, в производственном процессе вместе с генподрядчиками участвовало большое количество субподрядных подразделений, в том числе и организаций заказчика. В этих условиях особое значение приобретала координация работ на всех уровнях. Вторые пути в то время были важной позицией народно-хозяйственного плана, строилось их ежегодно около тысячи километров и выполнение заданий по вводу считалось одной из главных задач и Минтрансстроя, и МПС. И эта задача успешно решалась.

Помимо напряженной работы всех исполнителей, помогало в этом тесное взаимодействие с заказчиком — МПС. Ведь начальником Главного управления капитального строительства МПС, а впоследствии заместителем министра путей сообще-



Помощник багермейстера землечерпального каравана.

После удачной охоты.



ния в те годы работал Григорий Христианович Савченко, с которым у Владимира Аркадьевича сложились добрые деловые отношения еще в период совместной работы на Львовской железной дороге. Хорошие рабочие связи наладились и с заместителем министра путей сообщения Сергеем Афанасьевичем Пашиным, и с министром Николаем Семеновичем Конаревым, а также со многими руководителями других министерств и ведомств союзного, республиканского, краевого и областного значения. Он пользовался авторитетом в правительстве, в советских и партийных организациях, лично был знаком со многими первыми лицами союзных республик и регионов. Все это, безусловно, помогало в решении проблем транспортного строительства.

Были и другие, не менее важные задачи, которые на посту заместителя, а затем первого заместителя министра приходилось непосредственно решать В.А. Брежневу. Об их масштабности можно судить на примере сооружения транспортных объектов при освоении Астраханского газового комплекса.

В 1981-84 гг. там находились подразделения 7 строительно-монтажных трестов, работу которых координировал В.А. Брежнев. В короткие сроки предстояло построить вторые пути на направлении от Волгограда до Астрахани, новые станции, разъезды, причалы, проложить множество транспортных коммуникаций. Судьбу стройки подчас определяли не деньги, а материальные ресурсы, которых постоянно не хватало, все шло «с колес». Чтобы выполнить задачу, требовалось не просто вести дело, но и быть дипломатом, а порой и рядовым снабженцем.

Многие вопросы приходилось решать с руководителями других ведомств, занятых на строительстве комплекса, и Астраханской области — Л.А. Бородиным, А.П. Гужвиным, В.С. Бабичевым, В.С. Черномырдиным, уйму времени уделявшими

этому важному объекту, а также на самом высоком уровне — с членами правительства Б.Е. Щербиной, В.М. Дымшицем.

И минтрансстроевские тресты свои задачи выполнили. Было уложено и электрифицировано более 170 км главных и станционных путей, построено более 50 автодорожных и железнодорожных мостов, в том числе внеклассные мосты через Волгу и Бузан, причал на реке Бузан, десятки тысяч квадратных метров жилья и много других производственных и социальных объектов.

Сооружение объектов Астраханского комплекса стало еще одним вкладом транспортных строителей в реализацию важнейших государственных программ. Вспоминая позже о напряжении тех дней, Владимир Аркадьевич как-то сказал: «Об одном жалею: в тех местах, близ Астрахани растет удивительно красивый цветок — лотос, но я его так и не увидел, некогда было. Мы строили мосты и дороги».

На повседневные заботы министра накладывались другие острейшие проблемы. Когда взорвался реактор на Чернобыльской АЭС, одним из пер-



Заместитель министра транспортного строительства В.А. Брежнев, начальник УС «Печорстрой» Е.В. Басин, заместитель начальника Главжелдорстроя Севера и Запада Минтрансстроя Ю.В. Петров с шахтерами в забое шахты Варгашерская. Воркута. 1976 г.

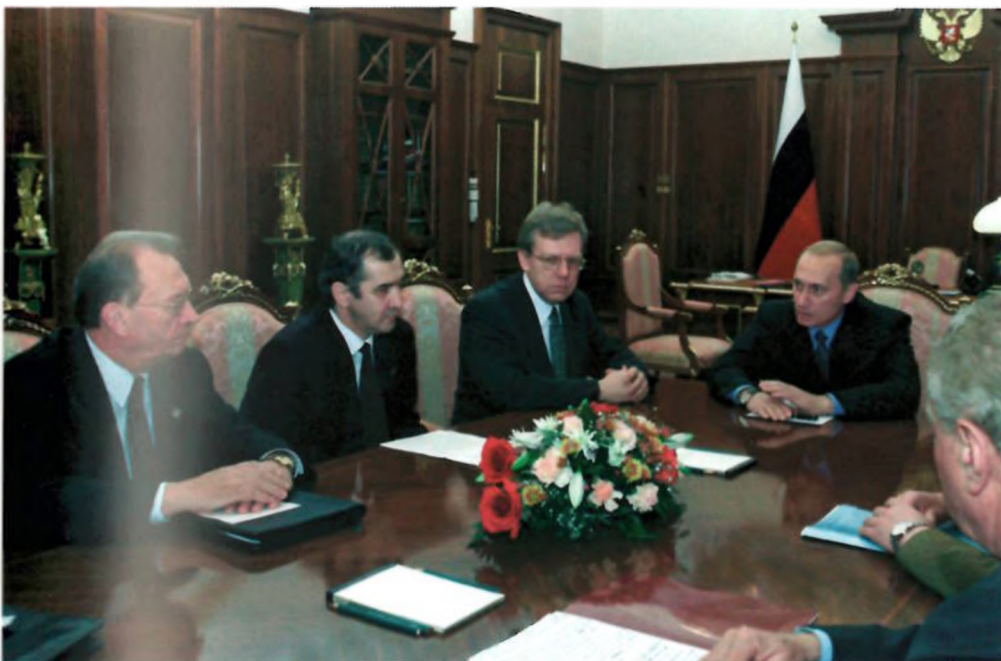
вых на место аварии во главе группы специалистов Минтрансстрою прибыл В.А. Брежнев. Незамедлительно были развернуты работы в зоне еще горящего реактора. Ситуация была критической. В подвале под реактором скопились тысячи кубометров радиоактивной воды. Не исключалась возможность выброса радиоактивного облака, которое накрыло бы всю Европу. Но благодаря самоотверженным усилиям ликвидаторов, в том числе и транспортных строителей, этого не случилось. К 9 мая ситуацию на АЭС удалось переломить, сделать ее не только контролируемой, но и управляемой. В кратчайший срок была возведена станция Славутич, а также проложена электрифицированная железнодорожная линия в обход зоны ЧАЭС, что открыло фронт работ другим ликвидаторам. Таким образом, задание правительства было выполнено.

Затем были ликвидация последствий разрушительного землетрясения в Армении (Спитак), крупных аварий в Свердловске и в Башкирии, а совсем в недавнем прошлом — наводнений в Якутии (Ленск) и Краснодарском крае. С ними также успешно справились.

Большое внимание Владимиром Аркадьевичем уделялось специализации и кооперации в отрасли, развитию собственной базы. Механизм кооперации оказался весьма полезным при организации производства современной техники для отрасли. Для этого Минтрансстрою пришлось объединить усилия с рядом зарубежных фирм. Разумеется, проще было купить готовые машины, чем заниматься их изготовлением по кооперации. Но получить в те времена валюту было крайне затруднительно. И выход был найден. Договорились о поставке иностранным партнерам металлических сварных изделий. Взамен на ту же сумму получали гидравлику, планетарные редукто-



**Вручение В.А. Брежневу  
Золотой медали  
им. А.Н. Толстого  
за выдающийся  
вклад в дело  
благотворительности  
и защиты детства.  
1999 г.**



**На встрече строителей  
с Президентом России  
В.В. Путиным.  
2000 г.**

ры (производство последних позже организовали на заводе в Дарнице) и другую технику.

Под выполнение намеченных программ очень не хватало современных буровых станков. В связи с этим провели кооперацию с фирмой «Бауэр». В Люберцах организовали производство обсадных труб, которые нужны были партнерам. Взамен стали получать комплектующие буровых станков, столь необходимые нашим мостовикам и тоннельщикам. Аналогично строили работу по выпуску и другой крайне важной для отрасли техники: с фирмой «Штеттер» — автоматизированных бетоносмесительных установок, с фирмой «Ланц» — малогабаритных погрузчиков с комплектами сменных рабочих органов, с фирмой «Путцмайстер» — штукатурных агрегатов.

Сотрудничество с иностранными компаниями, изучение их опыта способствовало развитию отраслевой технической мысли и ускорению разработки опытных образцов новой техники: универсальной путевой машины со сменными рабочими органами для путевых работ, малогабаритных траншеекопателей, установок для набрызгбетонирования в тоннелестроении производства бетонных блоков методом вибропрессования и сварки пластмассовых труб, многих других средств механизации.

В.А. Брежнев вручает  
Патриарху Всея Руси  
Алексию II  
ключ от Храма Святителя  
Николая в Заяицком  
после ремонтно-  
реставрационных работ.  
2001 г.





Много сил и энергии вложил Владимир Аркадьевич в строительство Байкало-Амурской магистрали. Эту крупнейшую железную дорогу длиной 3100 км, которую в течение 15 лет строила, без преувеличения, вся страна, ввели в эксплуатацию в 1989 г. По новым путям пошли грузовые составы и пассажирские поезда.

После завершения в конце 80-х годов бамовской эпопеи приоритетной для министерства и его руководителя стала другая глобальная задача — кардинальная перестройка и модернизация транспортной системы страны. Возрастали объемы работ в труднодоступных северных районах Западной Сибири. За Полярным кругом, в суровых инженерно-геологических условиях намечалось построить новые железные и автомобильные дороги, причалы и аэропорты. Кроме того, предстояло проложить более 20 тыс. км автодорог в Нечерноземье, возвести ряд внеклассных мостовых переходов, в том числе через реки Северная Двина у Архангельска, Волга у Кинешмы, построить городские мосты в Ульяновске, Астрахани и Саратове, паромную переправу Клайпеда — Мукран, тысячи погонных метров причалов и перегрузочных комплексов в морских, речных и рыбных портах, новые линии метрополитенов, продолжить развитие транспортной сети МПС.

Выполнить эти и другие задачи можно было на принципиально новом техническом уровне. В этих целях был разработан пятилетний план технического перевооружения предприятий и организаций транспортного строительства, предусматривавший создание новых и расширение действующих производств по выпуску прогрессивных строительных конструкций, материалов и оборудования. Подготовлена комплексная программа по до-

Встреча с юными  
футболистами  
из подшефного  
детского дома  
в Кондрово

стижению до 2000 г. высшего мирового технического уровня в транспортном строительстве — так называемая программа «Мировой уровень». Благодаря реализации этой программы и других мер экономического и организационного характера, предпринятых министерством во главе с первым заместителем министра О.Н. Макаровым, отрасль успела перевооружиться и оказалась конкурентоспособной для работы в новых экономических условиях.

Приближался переломный 1991 год. Минтрансстрой был преобразован в Государственную Корпорацию «Трансстрой», на которую возлагались координация деятельности организаций и предприятий транспортного строительства при сооружении крупных транспортных объектов, реализация единой технической политики в отрасли, а также решение задач, связанных с обеспечением обороноспособности страны, предупреждением и ликвидацией чрезвычайных ситуаций.

Из 50 лет истории отрасли последнее десятилетие оказалось наиболее драматичным и напряженным. В эти трудные годы В.А. Брежнев вместе с закаленной командой соратников удалось не только удержать «на плаву» отрасль, но и создать и развить новую структуру — ОАО Корпорация «Трансстрой», ставшую преемницей лучших традиций Минтрансстроя. Далее необходимо было найти ей место на строительном рынке.

До определенного периода Корпорация представляла собой организацию инжинирингового типа — управляющую проектами. В качестве генподрядчика на строительстве МКАД она сделала все возможное, чтобы перерасти в мощную подрядную компанию. В ее структуре были созданы служба координации строительной деятельности и служба маркетинга, что позволяло не только управлять крупными проектами, но и, участвуя в подрядных торгах, значительно расширять географиюстроек за счет региональных и зарубежных направлений.

С подъемом строительного рынка стала очевидной необходимость наращивания собственных производственных мощностей. В силу этого президент и Совет директоров Корпорации сделали выбор в пользу холдинга, как формы, закрепляющей существование управляющей компании и дочерних организаций.

При горячей поддержке В.А. Брежнева на средства Корпорации и организаций

В.А. Брежнев среди ветеранов транспортного строительства на праздновании Дня Победы. 2003 г.







транспортного строительства был построен и взят на содержание детский дом «Кондрово» в Калужской области. Здесь еще раз проявились душевность и высокие человеческие качества Владимира Аркадьевича, справедливо получившего награду за выдающиеся заслуги в деле защиты детства — Золотую медаль им. Л.Н. Толстого.

Итоги работы последних лет свидетельствуют о высоком потенциале организаций транспортных строителей. Закономерно и общественное признание Корпорации «Трансстрой».

Достижения вряд ли стали возможными, если бы в эти трудные годы рядом с В.А. Брежневым не было его единомышленников: О.Н. Макарова, Г.В. Фалалеева, Е.В. Басина, В.Л. Шварцмана, В.И. Минькина, В.М. Захарова, Н.А. Полищука, В.И. Сбитнева, В.П. Демьянчука и многих других высококлассных организаторов и специалистов транспортного строительства.

Родина высоко оценила деятельность Владимира Аркадьевича. Он является кавалером ордена «За заслуги перед Отечеством» III и IV степени, ордена Мужества, ордена Ленина, ордена Октябрьской Революции, двух орденов Трудового Красного Знамени. Награжден Почетной грамотой правительства РФ и имеет благодарность Президента Российской Федерации. За большой вклад в развитие науки и техники при реконструкции МКАД вместе с группой специалистов он отмечен золотой медалью имени выдающегося российского архитектора В.Г. Шухова. Наряду с этим у В.А. Брежнева — большое количество почетных званий.

Владимира Аркадьевича как-то спросили: «Не поменялось ли ваше мироощущение после реорганизации Минтрансстроя в Корпорацию? Ведь теперь над вами нет ни Совета Министров, ни другого начальства — только Бог. А для остальных вы — самый главный».

«Никогда так не считал», — ответил он. — Коллектив всегда выше. Если бы я себя ставил над простыми тружениками, я бы давно уже не работал».

В этом он весь — в повседневных заботах и устремленный в завтра.

Директор Российского представительства Международного концерна «TüV» Ш. Сабо вручает В.А. Брежневу сертификат соответствия системы качества Корпорации «Трансстрой» требованиям международных стандартов ИСО серии 9000. Декабрь 2001 г.