

жить в свое удовольствие, ремонтировать старые царские дворцы и палаты да строить новые архитектурные шедевры. И дожил бы он до глубокой старости, и память о себе оставил бы не многоквартирными “хрущобами”, а “произведениями зодчества”, не кукурузной эпопеей, а красивыми парковыми ансамблями с диковинными деревьями и фонтанами <...> Вот только такая жизнь отца не устраивала, и он прожил свою по-своему и без сожаления» [3, с. 1053].

Действительно, прожил так, как прожил, начинал с энтузиазмом, но стал жертвой сложившихся обстоятельств: административно-командная система управления не позволила ему довести начатое до конца. На ее реформирование ему не хватило ни смелости (она ушла на развенчание Сталина), ни сил, ни времени. В то же время его реформы положили начало формированию элементов новой политической культуры – культуры реформаторства и часть из задуманного им вошла в российскую экономическую и политическую практику на рубеже XX–XXI вв.

Приведя внушительный список литературы в конце работы, автор сетует на немногочисленность российских публикаций об отце [3, с. 7]. Это не так. Конечно, их количество, по вполне понятным причинам, уступает числу работ о Ленине и Сталине. Анализируя постсталинское десятилетие в истории России, историки не могут обойти личность Хрущева. Более того, она привлекает их своей неординарностью, импульсивностью ряда поступков и их последствий, за которыми на второй план отошли инициирование разрядки международной напряженности, освоение целинных и залежных земель, массовое жилищное строительство, попытки модернизации промышленного производства и многое другое. Думается, что еще не пришло время всесторонне проанализировать деятельность этой крупнейшей политической фигуры XX столетия. В этом будущем исследователю может помочь анализируемая книга Хрущева – сына.

1. Козлов, В.П. Второе археографическое обозрение истории России XX века / В.П. Козлов. – М.: Древлехранилище, 2016. – 288 с.
2. Хрущев, С.Н. Никита Хрущев. Пенсионер союзного значения / Сергей Хрущев. – М.: Время, 2010. – 320 с.
3. Хрущев, С.Н. Никита Хрущев. Реформатор / Сергей Хрущев. – М.: Время, 2010. – 1080 с.
4. Хрущев, С.Н. Никита Хрущев. Рождение сверхдержавы / Сергей Хрущев. – М.: Время, 2010. – 576 с.
5. Хрущев, С.Н. Реформатор / С.Н. Хрущев. – М.: Вече, 2016. – 576 с.

Галиева Д.С.

ИСТОЧНИКИ ПО ИСТОРИИ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (1992–2004 гг.)

Последняя реформа управления железнодорожным транспортом Российской Федерации, приведшая к созданию ОАО «Российские железные дороги» и ликвидации Министерства путей сообщения, является одной из актуальных проблем современной исторической науки. Актуальность ее объясняется необходимостью анализа проведенных преобразований в экономике страны в 1990-е гг., так как железнодорожная реформа заняла особое место в социально-экономической и политической трансформации государства.

В процессе работы над проблемой, прежде всего, внимание автора было обращено на поиск опубликованных и неопубликованных источников.

Корпус опубликованных источников представлен нормативно-правовыми актами, сборниками статических данных и мемуарами.

Всю нормативную базу деятельности отрасли и министерства в целом условно можно поделить на три основных блока: нормативные акты, принятые в процессе подготовительного этапа реформы (1991–1996), в процессе активного этапа ее реализации (1997–2002) и завершающего этапа преобразования органа управления железнодорожным транспортом (2003–2004).

Первую группу составляют постановления Совета Министров СССР и федеральные законы, регулирующие деятельность предприятий отрасли, и положения о самом ведомстве.

Основополагающим документом деятельности отрасли является закон «О железнодорожном транспорте», принятый в 1991 г. В августе 1995 г. в связи с принятием ФЗ «О естественных монополиях» и, соответственно, приравнением железнодорожного транспорта к ним, был издан новый закон. Железнодорожный транспорт, согласно закону, был отнесен к федеральной собственности без возможности его приватизации.

«Программа технического перевооружения и модернизации железных дорог СССР в 1991–2000 годах» была принята в 1990 г. На основе некоторых из ее положений осуществлялось раз-

витие транспорта в самые противоречивые и сложные, на наш взгляд, годы перехода транспорта на новые рыночные условия – с 1992 по 1996.

Устав железных дорог Союза ССР, утвержденный в 1964 г., за рассматриваемый период полностью менялся дважды. В 1998 г. при разработке нового Транспортного устава авторы попытались приблизить его положения к реалиям конца 1990-х гг. и состоянию дел на транспорте. Акт дал определения меняющимся и новым понятиям в сфере железнодорожного транспорта.

Отдельное место в этой группе занимают положения о министерстве. Всего было издано три положения: в 1992, 1993 и 1996 гг. В них раскрываются основные задачи, функции и полномочия Министерства путей сообщения РФ.

Вторую группу документов составляют указы Президента РФ и постановления Правительства РФ.

Указами Президента РФ сначала были одобрены первые изменения на транспорте после Всероссийского съезда железнодорожников [4], а затем дан старт реформированию естественных монополий [5]. Последний документ, по сути, стал первой программой железнодорожной реформы.

Постановлениями Правительства РФ нормативно закреплены Концепция и Программа структурной реформы на транспорте 1998 г. и 2001 г. соответственно. Здесь определены основные причины, цели, задачи и мероприятия по реализации реформы.

Третья группа нормативных актов по большей части представлена созданной в 2003-2004 гг. нормативной базой деятельности железнодорожного транспорта, действующей ныне.

В 2003 г. в рамках реализации первых структурных преобразований в управлении транспортом и создания ОАО «РЖД» был принят новый федеральный закон «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» и федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», которые стали основополагающими отраслевыми актами при создании ОАО «РЖД».

Поменялся Устав железнодорожного транспорта, закрепивший новые взаимоотношения на транспорте между пользователями его услуг и теми, кто услуги предоставляет.

В сборниках Росстата содержатся статистические данные о деятельности транспорта России: по перевозкам грузов и пассажиров, грузообороту и пассажирообороту в рассматриваемый период.

К источникам также можно отнести многочисленные публикации в официальной ведомственной периодической печати – в газете «Гудок» и журнале «Железнодорожный транспорт». Публикации ведомственной прессы занимают особое место в анализе структурной реформы на железнодорожном транспорте. Абсолютное большинство авторов статей газеты «Гудок» поддерживало главную линию руководства отрасли в данном вопросе, и, как правило, сами статьи сводились к примерам неудач аналогичных зарубежных реформ и недопустимости приватизации государственного железнодорожного транспорта.

Мемуарные источники по рассматриваемой проблеме представлены воспоминаниями Президента РФ Б.Н. Ельцина и Председателя Верховного Совета РФ Р.И. Хасбулатова, а также министров путей сообщения: Г.М. Фадеева [6] и И.Г. Павловского [3].

Мемуары Б.Н. Ельцина и Р.И. Хасбулатова дают субъективную оценку исторического фона, на котором проводилась реформа управления железнодорожным транспортом. В своих мемуарах Президент РФ также дает характеристику Министра путей сообщения РФ Н.Е. Аксененко, чья кандидатура рассматривалась Б.Н. Ельциным при формировании кабинета министров в мае 1999 г.

В мемуарах министра И.Г. Павловского характеризуется состояние дел на транспорте в преддверии реформы.

Предпосылки сохранения МПС в 1992 г., его деятельность в 1992–2004 гг., роль в осуществлении реформы достаточно подробно освещены в мемуарах министра Г.М. Фадеева. Особое внимание уделено Всероссийскому Съезду железнодорожников, состоявшемуся 17–18 мая 1996 г. и ставшему переломным моментом в реформировании отрасли.

Источниками изучения проблемы послужили материалы, размещенные на официальных интернет-сайтах ведущих железнодорожных компаний мира: ОАО «РЖД» (Россия), Deutsche Bahn AG (Германия), Réseau Ferre de France (Франция), Trafikverket (Швеция), Network Rail (Великобритания). Материалы позволяют оценить ход и результаты структурных реформ на железнодорожном транспорте за рубежом.

Вместе с тем, по опубликованным источникам во всей их совокупности не удастся рассмотреть все аспекты проблемы: отследить мотивы реформаторов, выявить, как относились к пред-

стоящим преобразованиям в самом ведомстве в тот период. В этом помогают разобраться неопубликованные источники.

Массив неопубликованных источников по исследуемой проблеме весьма обширен. Его составляют архивные документальные материалы, отложившиеся в двух архивах: Государственном архиве Российской Федерации (ГАРФ) и ведомственном архиве ОАО «Российские железные дороги».

В ГАРФ представлены фонд Правительства РФ и фонд МПС РФ. В фонде Правительства РФ (Ф. 10200) сохранились документы по акционированию на всех видах транспорта, которые необходимы для полноценного изучения реформы [2]. Особое внимание заслуживают письма Министерства транспорта РФ «Об акционировании и приватизации предприятий транспорта» и Министерства безопасности РФ «О некоторых аспектах приватизации морского флота России» в адрес премьер-министра В.С. Черномырдина. На страницах дела развернулась борьба между названными министерствами и Госкомимуществом по рассматриваемому вопросу. Анализ документов позволил сделать вывод о правильности выбора руководством МПС методов реализации реформы и отстаивания необходимости сохранения управления отраслью в руках государства в последнем десятилетии XX в.

Важнейшим по количеству и полноте сведений является комплекс документальных материалов, сохранившихся в архивном фонде МПС РФ (Ф. 10165), который насчитывает 2993 дела и содержит документы почти за весь период существования ведомства (1992–2000) [1].

В фонде содержатся поручения Правительства РФ по основной деятельности железнодорожного транспорта и документы по их выполнению; стенограммы заседаний и постановления Коллегии МПС; приказы министра и его заместителей, указания МПС, министра и заместителей министра; докладные записки, предложения, представления руководства МПС Президенту и Правительству РФ по основным вопросам деятельности железнодорожного транспорта; переписка с министерствами, государственными комитетами, местными органами власти и организациями транспорта; штатные расписания центрального аппарата МПС; уставы, положения, инструкции, правила и приложения к ним; отчеты структурных подразделений о ходе реализации структурных преобразований и др.

Постановления заседаний Коллегии Министерства содержат основные результаты деятельности отрасли за каждый год с 1992 по 2000, по ним были определены направления деятельности министерства в деле реформирования отрасли. Стенограммы заседания сохранились только за период активной реализации реформы с 1997 по 1999 гг. В них представлены выборочные выступления приглашенных лиц, среди которых были премьер-министр В.С. Черномырдин в феврале 1997 г., первый вице-премьер Б.Е. Немцов – в октябре – декабре 1997 г. и в марте 1998 г., и премьер-министр В.В. Путин – в декабре 1999 г. По этим выступлениям удалось проследить в динамике позицию правительства в отношении проводимой реформы.

Приказы министра и его заместителей, указания МПС, министра и заместителей министра позволили отследить ход преобразований в отрасли. Так в 1997 г., в соответствии с указаниями, был создан Экономический совет МПС для разработки стратегии развития железнодорожного транспорта, повышения экономической эффективности и конкурентоспособности перевозок и др.; была проведена реконструкция Кемеровской железной дороги путем присоединения к Западно-Сибирской; была образована некоммерческая организация ГУ «Центр стратегического развития железнодорожного транспорта».

Докладные записки, предложения, представления руководства МПС Президенту и Правительству РФ по основным вопросам деятельности железнодорожного транспорта позволили раскрыть особенности взаимодействия МПС с высшими руководящими органами страны. В материалах были найдены документы по реорганизации железных дорог Швеции, Германии и Великобритании, направленные в Правительство РФ в 1997 г.

Переписка с министерствами, государственными комитетами, местными органами власти и организациями железнодорожного транспорта характеризует взаимоотношения МПС с заинтересованными в проведении реформы ведомствами. Чаще всего МПС велась переписка с Минтрансом и Госкомимуществом России.

Штатные расписания центрального аппарата МПС раскрыли структуру центрального аппарата ведомства и ее эволюцию в период реформы. Большей частью структурные реорганизации в центральном аппарате министерства носили «поверхностный» характер или обуславливались веянием времени. Вместе с тем, в структуре и системе ведомства создавались подразделения и

учреждения, чья деятельность была направлена непосредственно на реализацию реформы (например, Департамент реформирования железнодорожного транспорта, Институт проблем структурных преобразований и менеджмента на железнодорожном транспорте и др.).

Отчеты структурных подразделений о ходе реализации структурных преобразований позволили выявить ход и проблемы в реализации реформы в 1998–2000 гг. По документам удалось проследить мероприятия, ставшие отправной точкой в активной реализации реформы: реорганизация отделений железных дорог, создание дирекций пассажирских перевозок и внедрение системы фирменного транспортного обслуживания на дорогах и др.

Документы МПС РФ за 2001–2004 гг. на сегодняшний день остаются на хранении в ОАО «РЖД». Описание на них не составлено. Общее их количество приблизительно составляет 700 дел. Изучение материалов этого фонда позволило выявить направления деятельности министерства по реализации реформы с 2001 по 2004 гг., попытки разделения транспорта на монопольный и конкурентный сектора с целью дальнейшего создания в управлении ОАО «РЖД», и др.

Благодаря архивным материалам удастся создать полную картину событий, происходящих в отрасли в период с 1992 по 2004 гг.: выявить причины реформы, ее сторонников и противников, эволюцию взглядов и тех, и других, эволюцию взглядов на реформу руководства страны, особенности и трудности процесса перехода железнодорожного транспорта на рыночные условия, и, наконец, процесс эволюции органа управления железнодорожным транспортом.

Обзор опубликованных и неопубликованных источников свидетельствует о том, что их количество весьма обширно, при этом большая их часть в научный оборот не введена. Думается, что рассмотренные источники по проблеме реформирования управления железнодорожным транспортом в России еще станут основой не одного исследования.

1. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). – Ф. 10165. Оп. 1. Д. 1–2993.
2. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). – Ф. 10200. Оп. 4, т. 1. Д. 2616; Оп. 4, т. 2. Д. 3836.
3. Павловский, И. Г. Моя дорога / И. Г. Павловский. – М. : Интекст, 2002. – 160 с. : ил.
4. Указ Президента РФ от 16 мая 1996 г. № 732 «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта РФ» // СЗ РФ. – 1996. – № 21. – Ст. 2471.
5. Указ Президента РФ от 28 апреля 1997 г. № 426 «Об Основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий» // СЗ РФ. – 1997. – № 18. – Ст. 2132.
6. Фадеев, Г. М. Судьба моя – железная дорога / Геннадий Фадеев. – М. : АСТ-ПРЕСС КНИГА, 2007. – 336 с.

Латыш Ю.В.

БЕЛОВЕЖСКИЕ СОГЛАШЕНИЯ В МЕМУАРАХ ВЯЧЕСЛАВА КЕБИЧА И СТАНИСЛАВА ШУШКЕВИЧА

За четверть века после подписания Беловежских соглашений 8 декабря 1991 г., оформивших распад Советского Союза, появилось огромное количество документальных и научных публикаций, публицистических исследований, материалов прессы, а также и мифов, свидетельств псевдоочевидцев и т. п. [см.: 5].

Особую группу источников периода перестройки составляют мемуары. Украинский историк А. Бойко считает, что большинство из них имеют не только информационный, но и исследовательский характер [1, с. 14].

Н. Елисеева выделила несколько особенностей перестроечной мемуаристики: «Во-первых, количество мемуаров по перестройке исчисляется сотнями, что ставит перед исследователями задачу источниковедческого их анализа не только как уникальной “единственности”, но и уникальной “множественности”. Во-вторых, мемуары очень разнообразны по авторству и, следовательно, отражают социальный взгляд на перестройку (М.С. Горбачев, соратники, “ближнее окружение”, “дальний круг”, спецслужбы, военные, интеллигенция научная и творческая и т.д.). В-третьих, многие мемуаристы выступали на тему перестройки по несколько раз, переиздавали и дополняли своиopusы, что привело к “внутренней”, авторской дискусионности изложенных в них сюжетов. Немаловажен тот факт, что многие мемуары написаны учеными (философами, экономистами, историками) в формате монографических исследований, что в принципе затрудняет их отнесение собственно к данному жанру (например, книги А.Н. Яковлева, Г. Арбатова и др.). Наконец, многие мемуары включают в себя множество “вмонтированных” других источников: статистических материалов, неизвестных документов, не имеющих анало-