



Зелёный свет кооперативному поезду

КУПИЛИ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ярославские кооператоры. Об этом «Известия» рассказали в июне (№ 178) в своей программе «Опыт». Как и куда двинется «поезд» кооператоров, начавших важный социально-экономический эксперимент, наш корреспондент М. Овчаров пообещал рассказать читателям газеты.

Сегодня он сообщает: после длительного, почти годичного перерыва вновь пошли пассажирские поезда от Переславля-Залесского до Купани — вдоль знаменитого Плещеева озера. Движение на этом маршруте открыл новый хозяин стальной магистрали — кооператив «Декор».

ПЕРВОЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ. В начале августа, ранним утром, я сел в пассажирский — теперь уже кооперативный! — поезд. День обещал быть солнечным, и чистенькие вагоны наполнили в основном отдыхающие. Одни ехали на пляж, расположенный на озере, у музея «Ботик Петра Первого», другие — просто в лес. Описать наслаждение от этой поездки трудно: почти всю дорогу перед глазами, до самого горизонта, расстилалась голубоватая гладь озера, а рядом, за окнами вагона, проплывали могучие сосны, ели, белые берёзы...

В пути я разговорился с машинистами Владимиром Мирошниковым и Александром Фоминым. Они — в составе поездной бригады, которой отданы в аренду тепловоз и несколько вагонов. Выполняют обязанности не только машинистов, но и помощника кондуктора, стрелочника, мойщика вагонов... Оплата — по конечному результату: от выручки. Главное, что им нравится определёнno, — это то, что они сами себе хозяева.

НАПОМНЮ суть своего предыдущего выступления. 154-километровая лесная узкоколейка должна была быть ликвидирована как убыточная. Уже и приказ был подписан. И тут нашёлся покупатель — кооператив «Декор». Покупая железную дорогу у торфодобывающего объединения, кооператоры взяли на себя обязательство — по государственным расценкам аккуратно доставлять потребителям торф и другие народнохозяйственные грузы. Помимо этого, были у них и далеко идущие цели: с помощью подсобных производств, сферы обслуживания вдохнуть новую жизнь в угасающие деревни и посёлки, расположенные вблизи магистрали.

ПОСЛЕ ПУБЛИКАЦИИ в «Известиях» кооператив был, что называется, засыпан письмами и телефонными звонками. Люди задавали самые разнообразные вопросы, предлагали свои услуги, технические разработки, давали советы. К примеру, Владимир Юльевич Гаджега, рассказав в своём письме о печальной участи 120-километровой узкоколейки в его родном Закарпатье (пассажирское движение там было закрыто лет десять назад), обратился к ярославцам с предложением: совместными усилиями, на взаимовыгодной кооперативной основе возродить к жизни закарпатскую магистраль с учётом того, что вокруг неё «огромные запасы сырья — лес, бурый уголь и др., а перевозить всё это скоро будет не на чем».

— Но самым удивительным для нас было то, — рассказывает председатель кооператива «Декор» Анатолий Фёдорович Гусев, — что мы получили самые неожиданные предложения со стороны зарубежных фирм. Звонили поляки, югославы, и с ними ещё, возможно, предстоят деловые переговоры о совместной деятельности... Одна советско-американо-южнокорейская фирма проявила интерес к тому, чтобы с нашей помощью на станции Беклемишево, где сходятся узкая и широкая колеи, создать зону комплектации и хранения изделий фирмы... Приезжали к нам для переговоров и представители советско-японской фирмы — она готова

заклучить с нами контракт на совместное производство, так сказать, экологически чистого мёда. А условия такие: фирма даёт нам своё оборудование по перегонке и мелкой расфасовке мёда, мы же организуем его производство своими силами — с наших пасек, которые мы по договору с местным лесничеством будем располагать на лесных полянах. Кстати, эта же фирма — одна из немногих, которые имеют лицензии на отлов и переработку рыбы на нашем Дальнем Востоке, — предлагает вместе с нами использовать бросовые площади вдоль железной дороги для разведения рыбы. Заманчиво... И, наконец, австрийская фирма готова в самые короткие сроки в одном из пустующих ныне помещений железной дороги (это бывшее вагонное депо) установить линию по выпуску молодёжной и детской обуви, а также малогабаритных инвалидных колясок, складывающихся по типу гармошки. Предварительно мы договорились, что после первых четырёх месяцев работы обувного цеха, когда будут окуплены (главным образом в валюте) затраты на оборудование, вступит в действие договор сроком на десять лет. Доход мы станем делить пополам. Кстати, 50 процентов обуви пойдёт в магазины нашей страны, а 30 процентов — за рубеж. Ну, а что касается инвалидных колясок, то все они будут продаваться в Союзе. Причём 100 колясок в месяц мы намерены бесплатно поставлять «афганцам».

ВОПРОС ПО СУЩЕСТВУ: почему фирмы обращаются именно в кооператив? Неужели на государственных предприятиях нет свободных площадей? Неужели им не нужна валюта?

— И площади есть, и валюта нужна, — ответил Гусев. — Но вся беда в том, что, по словам представителей зарубежных фирм, они уже устали от бесплодных переговоров с нашими ведомственными предприятиями, когда практическое решение деловых вопросов тонет в бесконечных согласованиях... Что касается нашего кооператива, то над нами нет ни объединения, ни главка, ни министерства... Хозяйственная самостоятельность — вот что нас отличает. Чем меньше инструкций, тем успешнее дело делается.

Своё существование Купанская железная дорога объединения «Ярторф» завершила так. Обе стороны подписали акт о приёме кооперативом основных фондов на 1,1 миллиона рублей, и тут же новые хозяева магистрали — кооператоры — опечатали контору.

ЧУВСТВО ХОЗЯИНА. Купить железную дорогу — не булавку приобрести. Стальная магистраль — сложнейший организм со многими службами, подвижным составом, оборудованием, сооружениями. И во всём этом кооперативу, как хозяину, мало было основательно разобраться, учитывая не только каждый тепловоз, вагон или стрелку, но и каждый болт.

И знаете, как поступил кооператив? Целиком и полностью доверил хозяйствовать самим рабочим, членам кооператива. Они выбрали группы по 5—6 человек, которые тщательно, со знанием дела взялись за инвентаризацию. Причём этим группам сказали так: вас контролировать не будем, ничего за вами пересчитывать не станем. Но учтите, если потом не сойдутся концы с концами, вы же сами потеряете в доходе.

С таким вот хозяйским подходом и взялись кооператоры за ремонт железнодорожного полотна от Переславля-Залесского до Купани. Как мы помним, они обещали в кратчайший срок восстановить движение пассажирских поездов. Сказано — сделано. Организовали бригаду численностью семь человек. Оплату установили по государственной смете, но — аккордную: вот вам, ребята, 4,5 тысячи рублей зарплаты — и беритесь за дело!

Бригада работала совершенно самостоятельно. И что поначалу удивляло рабочих: как же так, почему возле них не видно привычных контролёров? А им отвечали, что интерес к работе, заработку — лучший контролёр. И вот результат: хотя на ремонт пути людей полагалось вдвое больше и времени — около двух месяцев, ветка «вокруг озера» была готова через три недели. Принимали её — весьма строго и взыскательно! — машинисты пассажирской линии, которым предстояло работать на этом маршруте. Никаких нареканий на качество не было...

ОСТАЛОСЬ В ПАМЯТИ. В последний день существования Купанской железной дороги объединения «Ярторф» (накануне передачи её кооперативу) я подошёл к конторе. Боже, что там творилось! Разгром, запустение. Кто-то тащил из кабинетов стулья, кто-то полочку или цветок. В пустом помещении гуляли сквозняки. В коридоре стояли мешки, доверху набитые бумагами. Я поинтересовался: «Что это?» Одна из женщин горько улыбнулась: «Макулатура...» Я попытался представить: десятки, сотни тысяч листов бумаги исписано. Для чего? Большинство — для видимости дела, ради инструкций. Бумаги эти оказались ненужными кооперативу.

И В ЗАКЛЮЧЕНИЕ — о кадровой политике кооператива. Он принял на работу 150 человек. Ещё 30 человек ушли на пенсию. Многие устроились на подсобные производства

других предприятий. Остались пока не у дел человек 40 (из них большая половина — конторские служащие, которые должны получить работу в ближайшие два-три месяца).

— Я лично не сомневаюсь, — сказал мне главный инженер объединения «Ярторф» Вилорий Васильевич Николаев, — что все работники бывшей железной дороги будут трудоустроены. Более того, с учётом развития подсобных производств тут будет даже борьба за рабочую силу. Я верю в хозяйскую предприимчивость кооператива «Декор». На нашей бывшей железной дороге он уже зажжёт себе зелёный свет...

М. Овчаров,
собственный корреспондент «Известий».
Ярославская область.