



И прибыль, и заработки, и люди те же

В конце февраля «Российская газета» напечатала корреспонденцию нашего собора из Рязани Татьяны Новиковой «Узкая колея. Анекдот для внутреннего употребления». Речь в ней шла о том, как ставшую по сути бесхозной узкоколейку в Мещерском крае решил приобрести кооператив и что из этого вышло. Как восстала против вся бюрократическая рать от районных партаппаратчиков до областных исполкомовцев и начальников железной дороги. И стеной они пошли не против кооператоров, но против тысяч людей, что живут вдоль дороги. Именно этого избежали власти Ярославской области, когда решалась судьба тамошней «железки».

На днях кооперативная узкоколейка в Переславском районе отметила свой некруглый двухлетний юбилей. Как раз в июне 1989-го, когда ещё не просохли чернила на приказе министра топливной промышленности РСФСР о ликвидации Купанского предприятия промышленного железнодорожного транспорта (попросту же говоря, 154-километровой узкоколейки), кооператив «Декор» из Ярославля сел за стол переговоров с руководителями объединения «Ярторф». Дорогу предстояло разобрать, а работников — уволить. Добыча торфа упала в пять раз, «съедала» дорога каждый год под миллион рублей дотации. Но это была драма для тех десяти тысяч людей, для которых она — единственная связь с большим миром. Это — тупик и головная боль для местных властей: во-первых, в районе и так уже немало вымерших деревень, во-вторых, дорогу-то, но уже автомобильную, всё одно придётся строить (а как программа «Дороги Нечерноземья» решается, про то говорить не стоит), в-третьих, куда ж людей пристроить: «торфяники» о трудоустройстве уволенных как бы забыли.

Не хочу сказать, что кооператив «Декор» во главе с Анатолием Гусевым пришёл эдаким благодетелем. Но кооперативная форма хозяйствования оказалась спасительной там, где «планово-убыточный», доведённый «до ручки» госсектор не мог не потерпеть крах в изменяющихся экономических условиях.

...Я вот всё думаю: отчего так «лютовала» рязанская власть против своего кооператива «Комфорт»? Не от уверенности ли в том, что у кооператоров всё непременно получится? Что они на деле докажут преимущества новых форм собственности над столь милым сердцу госкапитализмом?

С властью повезло кому больше, кому меньше. Ярославцам, выходит, больше. Хотя были, что там греха таить, были и те, кто ожидал неминуемого краха кооперативной затеи, чтоб позлорадствовать потом, потыкать пальчиком: видите, мол...

Однако договор был вполне партнёрским. «Декор», покупая железную дорогу, взял на себя обязательство перевозить грузы по государственным расценкам и в прежних объёмах, а объединение «Ярторф» сохраняло за собой обязанность поставлять необходимые материалы и оборудование, продавать их кооперативу по оптовым ценам. Да и условия продажи всей дороги приняли реальные: по цене балансовой стоимости — 1,1 миллиона рублей с рассрочкой уплаты в двадцать лет равными долями.

Не скажу, что новых хозяев железнодорожники встретили с распростёртыми объятиями. О кооператорах разных страхов к тому времени уж наслушались достаточно. Но был реализм ситуации: деваться-то всё равно некуда. Перелом в отношениях наступил, когда началась приёмка хозяйства. Новое начальство всё перепоручило самим же рабочим: выберите тех, кому доверяете, создайте несколько групп и приступайте к инвентаризации. Пересчитывать за вами ничего не станем. Но знайте, если потом концы с концами не сойдутся, себе же убыток будет.

На всех станциях узкоколейки стояли запертые на замок дома-вокзальчики. Бурьяном позаросли посадочные платформы. И никто не сверялся с расписанием поездов. Пассажиры

движение инспекция закрыла на дороге ещё в предыдущее лето, после того как свалились под откос вагоны пассажирского поезда. Слава Богу, обошлось тогда без беды. И чтобы возобновить перевозки людей, хотя бы на наиболее когда-то оживлённой 17-километровой трассе от Переславля до Купани (по кромке заповедного Плещеева озера, сквозь прекрасные сосновые боры, в которых что грибов, что ягод!), надо было срочно восстанавливать рельсовую колею. Капремонт оценили по обычной смете, но оплату путевой бригаде установили аккордную: берите пять тысяч — и за дело! Семь человек — вместо пятнадцати — без начальников и контролёров — всего за три недели вместо двух месяцев, положенных по казённым нормативам, восстановили ветку вдоль озера. Принимали работу машинисты пассажирских экипажей, взявшие перевозки по линии на подряд. И уж взыскательней их контролёров найти было трудно.

Кстати, машинисты-арендаторы стали и полными хозяевами в пассажирском хозяйстве дороги: сами продают билеты, сами контролёры и мойщики вагонов, и даже диспетчеры — на тихой этой дороге допускается заказать остановку у приглянувшейся грибной поляны. Итоги такого хозяйствования ощутимы.

Сократили не только проводниц, лишних путейцев, но и «конторских» — из пятидесяти управленцев оставили всего семь.

— В общем-то, проблем у нас особых тогда не возникало, — вспоминает теперь Анатолий Гусев. — Совсем немного дорога и её коллектив были нашим производственным участком, а затем преобразовались в самостоятельный кооператив — «Вёкса», а «Декор» превратился в производственное кооперативное объединение.

Не остались на улице и сокращённые, всем нашлось дело. На пилораме, в цехе полиэтиленовой тары для расфасовки торфа и на линии, где этот самый торф упаковывают, — удобрение для дачников.

Коротко говоря, дальше уже пошла обычная проза, будни. И, прямо скажем, — череда неудачных попыток свершить всё задуманное. Приобреталась ведь дорога не сама по себе, а с расчётом включить в оборот втуне лежащие ресурсы вокруг неё. Развернуть сельскохозяйственное производство, посеять гречишные поля, завести пасеки. За торфяными болотами — там, где никто ныне не живёт, но где есть заброшенные пашни и куда ведут ветки узкоколейки, — развернуть цепь самостоятельных фермерских хозяйств, работающих при помощи кооператива и на договоре с ним по сбыту продукции. Была и есть такая возможность. У торфопредприятия — подсобное хозяйство, две прозябающие деревни в разных концах Переславского района. Но бывший Минтоппром свой совхоз не отдаёт. С нарезкой земель — пока неразбериха. Всё в аренду предлагают взять, но батрачить на чужого дядю, который неизвестно как на тебя завтра посмотрит, дело гиблое.

Так что о планах не станем говорить. Не всё по плану складывается. Зато неожиданно «Декор», вскоре после приобретения Купанской дороги, получил предложение взять ещё одно убыточное предприятие — завод минеральных вод в Угличе. От него отказался владелец — объединение «Ярославльпивоагропром» (так оно тогда называлось). Поехали, посмотрели, собрали коллектив. Объяснили ситуацию и предложили создать вначале на базе завода хозрасчётный участок, а когда он встанет на ноги, преобразовать в кооператив. Против были только два человека.

— Мы снова сказали людям: «Ребята, фонд зарплаты у вас такой-то. Численность работников, режим работы и оплату труда определите сами», — рассказывает Гусев. — Когда люди долго работают на одном месте, они сами знают, как им организовать и до какого предела уплотниться.

И на этом можно найти те самые триста тысяч рублей, что поступали ежегодно заводу в виде дотаций? Нет, конечно. Но главное — есть гарантированное сырьё и неограниченный сбыт, а остальные проблемы просто нужно решать. Под кредиты — модернизировать производство, «закрутить» оборудование не в одну, а в две-три смены. И платить за работу. Всё просто, но госсектору — не под силу.

Очевидно, что число банкротов в государственном секторе экономики будет расти. И именно поэтому Гусев не раз уже выходил на трибуны с одним и тем же предложением: давайте создадим специализированный кооператив по переводу убыточных предприятий (их в Ярославской области не один десяток) на новые формы хозяйствования — кооперативные, кооперативно-государственные, арендные, включим их в состав уже стабильно действующих предпринимательских ассоциаций и объединений (таковых в области уже несколько). Можно делать ныне убыточные в конечном итоге прибыльными, уверен Анатолий Фёдорович. Но пока, видно, проще государственные средства транжирить на дотации, чем поступиться принципами.

А завод минеральной воды, пока суд да дело, уже на ногах стоит, почти выкуплен у прежнего владельца. Кабы не известная бутылочная проблема, которая режет под корень экономическую программу предприятия, так давно бы рассчитались и с долгами, и на хорошую прибыль вышли. И вот ещё примета. «Минералка» и так — страшный дефицит в области, можно одной ею без головной боли жить. Но кооператив разработал и выпускает (малыми пока партиями: сырьё не хватает и посуды) новую продукцию — тоник на минеральной воде и травах — полынь, зверобой, чабрец...

Не богат пока «Декор» деньгами, всё больше — проблемами. Но меньше всего хотели бы показывать будничную сторону своей жизни ярославские предприниматели: заботами, хлопотами, непробиваемостью казённых инстанций — кого ныне удивишь, все так-то живут. И свободные средства стремятся направлять в дело. Не крохоборничают. Взяли под опеку детский дом, помогают школам, клубам. Да и те же пассажирские перевозки на узкоколейке только летом едва окупаются, зимой и вовсе в убыток. Но — «Репутация нам дороже», — твердит Гусев.

Так что, если разобраться, узкоколейка — тоже дорога. Всё дело в том, кто локомотивом управляет.

Юрий Вахрин,
наш соб. корр.
Ярославль.