

Первый стратег БАМа

Человек-эпоха Кирилл Мазуров за четыре года раскрутил маховик гигантской стройки

«Он жаждал масштабного дела, помогавшего менять к лучшему жизнь страны, её народа» – так говорили о человеке, стоявшем у истоков идеи форсированного строительства Байкало-Амурской магистрали. Кирилл Трофимович Мазуров – яркий представитель поколения победителей, людей сильных и мужественных, прошедших войну, выдающийся советский управленец, крупный политик.

Он родился в белорусской деревне Рудне-Прибытковской. Дед и отец его трудились в Гомеле, в железнодорожных мастерских. И учиться Кирилл, кстати, начал в железнодорожной школе – семья видела в нём будущего специалиста из сферы стальных магистралей. Немудрено, что Мазуров, с юности наделённый феноменальной памятью и тягой к обучению, имел достаточные знания о поездах и железнодорожной инфраструктуре, что они дают стране, понимал характер железнодорожников, их привычки и традиции. В 1935 году, через несколько лет после окончания автомобильно-дорожного техникума, Мазурова направили на строительство Московского метрополитена. И даже военную службу Кирилл Трофимович проходил в железнодорожном полку. Казалось – вот оно, призвание!.. А потом – Великая Отечественная, ранения, Центральный штаб партизанского движения...

Прошло несколько десятилетий – и весной 1965-го Мазурова, который до этого успешно работал на посту первого секретаря Компартии Белоруссии, назначают первым заместителем председателя Совета министров СССР Алексея Косыгина. Назначение состоялось по инициативе самого Предсовмина. Одобрил кандидатуру и первый секретарь ЦК КПСС Леонид Брежнев, хотя и был наслышан о твёрдом характере белорусского управленца, привыкшего к самостоятельным решениям. С тех пор более десятилетия Мазуров курировал около 30 важнейших министерств и ведомств (в том числе и Министерство путей сообщения). Решению вопросов на любом уровне помогал и высокий партийный статус Мазурова: с 1965 года он входил в Политбюро. Кирилл Трофимович являлся правой рукой Косыгина в проведении знаменитой реформы, которая заставила по-новому относиться к мотивации трудящихся на сотнях предприятий и, безусловно, затронула и железнодорожную отрасль. Кстати, эти косыгинские преобразования – единственная крупная экономическая реформа в исто-



Кирилл Трофимович Мазуров (1914–1989)

ри нашей страны, которая прошла на фоне не понижения, а повышения уровня жизни.

В 1974 году сформировался штаб БАМа – специальный совет из руководителей разных уровней и направлений. По предложению Косыгина именно Мазуров возглавил постоянную комиссию Политбюро ЦК КПСС по строительству Байкало-Амурской магистрали. Из всех управленцев, непосредственно занимавшихся этой темой, он был самым опытным и высокопоставленным. Само собой, и основная ответственность ложилась теперь на его плечи.

Взялся за дело Мазуров, как привык, обстоятельно. Уже летом 1974-го он постарался изучить современные технологии, которые применялись при строительстве БАМа, – отечественные и зарубежные. А главное – подобрал на ключевые должности настоящих профессионалов разных поколений, готовых работать от души и на износ. Таких, например, как Константин Мохортов, который стал первым начальником ГлавБАМстроя. Или Дмитрий Филиппов, возглавивший штаб строительства магистрали. В руках последнего оказались все экономические нити колоссального проекта, кооперация дюжины министерств.

Мазуров лучше многих понимал, насколько важна для страны новая железная дорога там, где раньше только колдовали среди тайги геологические экспедиции. Ведь он «держал на карандаше» развитие сотен крупных предприятий огромной страны, знал их нужды,

трудности, видел перспективу. Потому учитывал разные варианты расчётов рентабельности будущей магистрали – через 10, через 15 лет. Для такого проекта – хороший срок. К тому же трасса должна была дать толчок

На одного талантливого управленца в советской правящей элите стало меньше.

С полным текстом документа можно ознакомиться в библиотеке

”
Более десятилетия
Мазуров
курировал около
30 важнейших
министерств
и ведомств.
Решению вопросов
на любом уровне
помогал и высокий
партийный
статус.



Ноябрь 1974 года. Амурская область. Отсыпка земляного полотна на строительстве железнодорожного участка между станциями Бамовской и Тындой

ВАСИЛИЯ МАЛЫШЕВ / РИА НОВОСТИ

ВИКТОР МАРКОВСКИЙ / ИТАР-ТАСС