

Павел Андреевич ЗЛАТИН родился 22 апреля 1949 года. Окончил Московский автомобильно-дорожный институт, Высшие курсы для руководителей работников при Госкомитете Совета Министров СССР по делам открытий и изобретений, Московский институт управления им. С. Орджоникидзе, факультет хозяйственных руководителей Академии народного хозяйства при Совмине СССР. Трудовой стаж – 40 лет. Работал грузчиком в погрузочно-разгрузочной конторе № 5 управления «Мосгормехпогруз». После службы в армии вернулся в контору и семь лет спустя возглавил ее. Еще через десять лет Златина назначили генеральным директором производственного объединения «Мострансмехпозгруз». Возглавлял государственные унитарные предприятия «Мосавтотранс» и «Мосгортранс». С января 2004 года – руководитель Комитета, а затем – Департамента транспорта и связи г. Москвы.

Заслуженный работник транспорта РФ. Доктор технических и кандидат экономических наук. Профессор Московского государственного индустриального университета, вице-президент Академии промышленности и менеджмента, действительный член Российской академии транспорта и Международной академии менеджмента.

В переводе с латинского слово «интеграл» (integer) означает «целый». Математики под интегралом понимают целую величину, рассматриваемую как сумму бесконечно малых величин. Но наш рассказ – об интеграле одной человеческой судьбы. Из каких составляющих соткана эта судьба? И почему совокупность элементов этой судьбы дала именно такой результат?

ДЕТСТВО, ИЛИ МОЯ МАТУШКА...

Детство Златина – это двор старого дома в Астраханском переулке. Коммуналка, кров которой делило порядка пятидесяти человек. Один умывальник на всех, одна кухня. Соседи, шпана, дворовые баталии...

Дед Павла, тульский портной, поставял картузы ко двору его императорского величества. По линии отца Златин из украинских крестьян. Пареньком Пашка был задиратым, дерзким. Рос без отца. Говорит, соседки (как сейчас помнит их добрые, исчерченные ранними морщинами лица) баба Катя, баба Груша, баба Ксюша – согрели мальчика своей любовью, не позволили ошпаниться. И матушка – главный человек в жизни. Это один из основных элементов его интеграла судьбы – доброта матери, ее бесконечная нежность, справедливость, терпимость. «Она исповедовала добро», – произносит Павел Андреевич убежденно. Взгляд его теплеет, мысли уносятся туда, в прошлое. – Добро – это ведь созидание. Это, знаете ли, мир без войны. Всем лучшим в своей жизни я обязан маме».

После девятого класса, когда сверстники разъехались на летние каникулы, Павел устроился на работу – грузчиком на завод мощных средств. Потому что у мамы старое пальтишко совсем истрепалось, а на новое не было денег. Он работал все лето, но купил матери теплое пальто. Как они оба были счастливы тогда, как гордились: мать – сыном, таким заботливым, внимательным, сын – матерью, самой-самой!

«НАШ ДЕД»

Куда пойти после школы? Юноша метался, хотел подавать документы на факультет журналистики. А увлечение философией, психологией творчества? Но матери так трудно было кормить двоих од-

ной. Он пошел грузчиком в пятую погрузочно-разгрузочную контору и одновременно поступил в МАДИ на вечерний. Тяжелый труд, суровые люди... Они не прощали вранья, терпеть не могли бездельников и предателей. Хрупкий, правда закаленный в дворовых сражениях паренек, завоевывал себе авторитет среди матерых мужиков – что называется, по-честному, без дураков. Вот они оживают перед мысленным взором. Владимир Федотович Сорокин – могучий человецище, прошедший всю войну. Круглый год он ворочал – штабелевал, изъясняясь на сленге грузчиков, – огромные фляги с творогом в холодильнике молочного комбината. Огромные руки, грудь нараспашку, взгляд пристальный и по-детски немного наивный. Тихонов Николай Павлович – первый начальник участка, тоже фронтовик, хлебнувший штрафбата.

– Эти люди находятся во мне интегрально, – сформулировал Павел Андреевич. – Я прекрасно понимаю – они меня создали. Своим отношением к делу, добротой – мужской, сдержанной, искренней. Тихонов научил меня относиться к людям не как к подчиненным, а как к соратникам. «Подчиненный» – понятие некрасивое. Коллектив, товарищество коллег – вот единый организм. И в таком качестве он способен на многое. Понимаете, не сможет работать руководителем человек, не умеющий общаться с людьми. Они его просто не примут.

Златин стал начальником конторы в 28, за семь лет пройдя путь от грузчика до директора. В советское время стать в таком возрасте руководителем считалось делом неслыханным. Его коллеги-директора были на 25-30 лет старше. Считает, если не прошел бы армейской школы, так быстро по карьерной лестнице вверх подняться вряд ли сумел бы.

Служил Павел в стройбате, в Северодвинске. Погода испытывала плоть на прочность – сырость, мороз, ветер, от которого нет спасения. И как же ему, солдату, хотелось все эти два года наесться досыта! Признается, что хоть и был физически к службе подготовлен – без опыта общения, полученного во дворе, пришлось бы туго. Вот этот самый бесценный опыт общения дала ему служба. Различные уровни образования и культуры подразумевают и свои формы справедливо-



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

ИНТЕГРАЛ СУДЬБЫ

сти, понял тогда для себя юноша. И как же этот опыт ему пригодился потом, когда он занял руководящее кресло!

– Да, я стал начальником в 28, – улыбнулся Златин чуть задумчиво, – но ведь я был свой, вырос среди этих людей. Наверное, они поверили в меня. Я никогда не был добреньким, но мне кажется, я руководил, а не командовал. Возможно, спасал мой идеализм. Прошло три-четыре года, и меня на предприятии – разведка донесла! – стали называть «наш дед». Ко мне шли за советом люди, которые годились мне в отцы. Они спрашивали, как поступить в той или иной жизненной ситуации, как воспитывать внуков. Это дорогого стоит. Это взаимоотношения судьбоносные, интегрального характера.

ПОЧЕМУ О ЛЮБВИ ГОВОРЯТ ПО-РАЗНОМУ

В 28 лет Златин руководил коллективом, в котором работала тысяча человек. В 37 возглавил 15-тысячный коллектив. В 41 стал к рулю Главмосавтотранса, который насчитывал сто тысяч работников и имел 36-тысячный автомобильный парк. Его конек – знание механизмов управления производственными процессами. Транспортники работают на все отрасли, полагает он, а значит, являются возможностью познакомиться с опытом управления разными отраслями. Этот опыт интегрируется, способствует рождению свежих идей и новых подходов.

Откуда такая ненасытность к знаниям? Пожимает плечами – мол, так устроен, без постоянного постижения мир для него стал бы пресным и серым. После армии, возвратившись в свою контору и вкальвая грузчиком, а по вечерам торопясь на лекции в МАДИ, он просил переводить его в воскресные смены для того, чтобы... успевать на лекции знаменитого филолога профессора МГУ С. Бонди. Многие ли грузчики увлеклись лекциями пушкиниста, специалиста в области поэзии XVIII-XIX веков Сергея Михайловича Бонди? Павел Андреевич вспоминает, как его поразили рассказы Бонди о Гоголе. Оказалось, великий русский писатель написал «Мертвые души» в Италии...

– Вы знаете, я вовсе не лирик, – отметил Златин, – хотя лирическое состояние отстойно-разворотных кругов, где, словно телеги, стояли

менялись. Мы мыслим в первую очередь категориями комфортной среды обитания. Упустили в свое время развитие в городе сети скоростного трамвая, с сожалением говорит Златин. А ведь это транспортное средство в три-четыре раза дешевле метро. Конечно, Бутово и Жулебино, Братеево и Новопеределки-

ПОРА МЕНЯТЬ ПОДХОДЫ

Павел Златин руководит столичным транспортом чуть ли не в самый сложный период его развития. Ведь транспортную ситуацию в городе называют проблемой номер один. Причины вполне понятные – бурное строительство в Москве, четырехкратное увеличение автомобильного парка. Как со-

автобусы и троллейбусы. В соответствующих условиях работали водители и диспетчеры. Тогда и возникло понятие «транспортно-пересадочный узел».

– Посмотрите, как ужасно устроен вход на современную станцию метро «Бульвар Дмитрия Донского!» – говорит Павел Андреевич. – Как это может быть в современной Москве? Да мы просто не обращали внимание на подобные вещи. На недавно прошедшем в городе градостроительном совете обсуждали строительство мощного транспортно-пересадочного узла под станции метро «Тушинская». Общая площадь узла составит 66 тыс. кв. метров. Из них торговые объекты займут лишь 25 тысяч метров. А раньше торговля забрала бы себе все 60. Но мы уже живем в другое время, и теперь город не мыслит своего развития без строительства таких современных и удобных для пассажиров транспортных комплексов.

В столице появлялись новые микрорайоны, но где же парковки и стоянки? Однако сегодня уже никто не разрешит строительство жилого дома, торгового или досугового комплекса без устройства прилегающей территории удобными парковками. Потому что подходы сегодня по-

ных магистралей над железнодорожными путями. И столь же масштабный проект, реализация которого уже обсуждается, – строительство вокруг Москвы кольцевой автодороги, дублера МКАД. Задачи сегодняшнего дня – организация эффективного дорожного движения. Переход на использование низкопольных транспортных средств для пассажирских перевозок, оборудование автобусов приспособлениями для перевозки людей с ограниченными физическими возможностями. А организация в городе удобных речных перевозок! Ведь Москва – порт пяти морей как никак... А создание службы авиатакси?

Меняются подходы, меняется интегральное исчисление транспортных проблем. Время – слишком ценная субстанция, чтобы можно было тратить его на пустяки.

О ЧЕМ РАССКАЖУТ ОБЛАКА

Рабочий день Златина начинается в 7.30 утра и заканчивается в девять вечера. Каждый день, исключая воскресенье. В среду и субботу – обязательные занятия спортом. Никогда не пил и не курил. До сих пор обожает театр, хотя выбраться на хороший спектакль удается редко. Любит спокойно гулять, смотреть на облака. Иногда ловит себя на том, что эти самые облака порой напоминают ему о транспортных проблемах – как там Внуково, Шереметьево? Смеется: что делать – работа!

Мир так многообразен, повторяет Павел Андреевич, не дай бог разучиться удивляться, смеяться, открывать для себя что-то новое. Увы, для семьи времени остается совсем немного. Общение с семьей – как подарок. С супругой. С сыном. С внуком, девятилетним Пашкой – человеком интересным, восприимчивым мир поразительно многогранно. Порой любящий дедушка ловит себя на том, что прислушивается к внуку и даже чему-то у него учится. Учится его восприимчивости.

– Нынче очень непросто, я бы сказал, жесткое время, – с сожалением резюмирует Павел Златин. – Порой мне кажется, люди начинают забывать о нравственности, духовности – слишком быстро мы бежим по жизни. Скатываемся к технократизму. Нам следует осознать, что XXI век – это время вызова традиционному укладу жизни человечества. Я имею в виду не только Россию, но и мир в целом. Конечно, человек должен стать другим, новым. И мир должен стать новым. Но удастся ли это людям, забывшим о нравственности? Согласитесь, человечество накопило колоссальные знания, но отсутствие нравственных критериев не позволяет в полной мере воспользоваться этими богатствами мысли. Я разговариваю со своим внуком и нередко задаю себе вопрос: «Сможешь ли ты, друг мой Пашка, реализовать весь свой интеллектуальный и нравственный потенциал в мире, который постепенно духовность заменяет компьютерами и мобильными телефонами?» Конечно, они, наши потомки, так же, как и мы, будут глядеть на небо, на облака. Но ради чего, вот в чем проблема, и что они захотят там увидеть?

Интеграл судьбы... Матушка, двор, соседки, грузчик-фронтовик дядя Владимир Сорокин. Упоение знанием. Ночные бдения за книжками и конспектами. Университет и лекции Сергея Бонди, о которых хочется вспоминать до сих пор. Стихотворные вечера – Вознесенский, Ахмадулина.

Он только начал осознать, что такое его личный интеграл судьбы, из чего он складывался, как формировался. Как-то все это было естественно, это была жизнь. Совокупность обстоятельств, встреч, воспоминаний, переживаний, преодолений, нравственных ценностей и решений. Он благодарен своему выбору судьбы, удовлетворен им. Стало быть, жизнь состоялась.

Владимир РАТМАНСКИЙ



всем этим разобраться, как не захлебнуться в нерешаемых задачах? Решать их и не стонать под бременем проблем.

Когда наш герой возглавил Мосгортранс, его буквально поразило состояние отстойно-разворотных кругов, где, словно телеги, стояли

но следовало проектировать с учетом создания линий скоростного трамвая. Но подходы изменились, и лет через десять в Москве будет действовать разветвленная трамвайная сеть.

Еще один грандиозный проект будущего – возведение скорост-