Российские железные дороги

«РЕФОРМА ПРОИСХОДИТ В ГОЛОВАХ»

ФОРМАЛЬНЫЙ СРОК ЗАВЕРШЕНИЯ ТРЕТЬЕГО ЭТАПА РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА — 2010 ГОД. О ТОМ, КАКИЕ ЗАДАЧИ УЖЕ УДАЛОСЬ РЕШИТЬ, С КАКИМИ ПРОБЛЕМАМИ СТОЛКНУЛИСЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ И ЧТО ЕЩЕ ПРЕДСТОИТ СДЕЛАТЬ, BUSINESS GUIDE РАССКАЗАЛ ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД ВЛАДИМИР ЯКУНИН.

BUSINESS GUIDE: Кого можно назвать основным автором и двигателем железнодорожной реформы?

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: Необходимость реформы диктовалась временем и изменениями, которые происходили в экономике России. У всех специалистов внутри отрасли, крупных промышленников, в правительстве и экспертном сообществе было единое понимание, что сохранение МПС России в неизменной форме неэффективно.

Идеологами реформы были тогдашний глава Минэкономразвития Герман Греф, бывший в ту пору вице-премьером Виктор Христенко, министр финансов Алексей Кудрин, их поддерживал Владимир Путин. А начинали реформу возглавлявший МПС Николай Аксененко и ряд руководителей страны.

BG: На ваш взгляд, идеология реформы изменилась по сравнению со временем ее начала в 1998 году?

В. Я.: Идеология реформы за прошедшие десять лет существенно не изменилась. Основными идеями, как и раньше, остаются отделение естественно-монопольной деятельности от сфер, где возможна конкуренция, и привлечение частных инвестиций и частной инициативы в конкурентные сегменты. Кроме того, предусматривалось прекращение перекрестного субсидирования, повышение гибкости в регулировании тарифов, увеличение инвестиционных возможностей отрасли, повышение прозрачности железнодорожного бизнеса.

Но при неизменности принципов и целей реформы за прошедшие годы накоплен серьезный опыт, который позволяет глубже понимать процесс и сделать вывод о том, что ряд замыслов десятилетней давности реализовать невозможно или нецелесообразно.

Основная идея реформирования, которая тогда была принята, заключалась в том, что необходимо прекратить существование монополии в области железнодорожного транспорта со всеми ее негативными чертами и доверить развитие отрасли свободному рынку. При этом старая железнодорожная элита естественным образом хотела провести реформу так, чтобы никто и ничто не покусилось на ее традиции и позиции.

BG: Какие именно негативные черты монополии вы имели в виду?

В. Я.: У монополии есть не только недостатки, но и достоинства, именно поэтому некоторые монополии называются естественными. К сильным чертам монополии относится возможность сконцентрировать в нужный момент в нужном месте колоссальные ресурсы для достижения поставленных целей. К негативным — право одного человека принимать решения, которые влекут за собой последствия для экономики в целом. Это касалось тарифной политики, например. Тогда министр принимал решения, какими будут цены, с кем из операторов работать и как. И почти все работающие операторы на 50% и более принадлежали либо МПС, либо людям из министерства. Отсюда перекосы, субъективизм. Совмещение в одном целом противоречивых целеполаганий является во многом сутевой причиной всей реформы.

BG: За прошедшие десять лет что-то изменилось?

В. Я.: Парадокс заключается в том, что, знакомясь с документами предшествующего периода, я с удивлением обнаружил, что многое из того, что происходит сейчас, удивительным образом совпадает с планами Николая Аксененко. Например, продолжение широкой российской колеи в Европу. Правда, конечные цели, конечно же, отличаются.

«РЯД ЗАМЫСЛОВ ДЕСЯТИЛЕТНЕЙ ДАВНОСТИ РЕАЛИЗОВАТЬ НЕВОЗМОЖНО ИЛИ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО»

ДМИТРИЙ ДУХАНИН

«ЛЮДИ ПОДЗАБЫЛИ ТО ВРЕМЯ, КОГДА НЕ ПОЛУЧАЛИ ЗАРПЛАТЫ ВООБЩЕ, ЗАБЫЛИ НАТУРАЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО, В КОТОРОЕ ПРЕВРАЩАЛИСЬ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

Но изменилось многое. Прежде всего, вот этот постулат: «Мы все сделаем для того, чтобы ничего не изменилось»,— он потерпел поражение и устранен из ментальности основного руководящего звена железнодорожников, от которого, собственно, и зависит проведение реформы. Нас можно критиковать, но из года в год правительством и обществом в целом дается позитивная оценка хода реформы, и никто пока не доказал, что хоть одно из принятых решений было неправильным. Безусловно, инерция, которая влечет сопротивление на определенном уровне, кое-где сохраняется. Однако среди руководящего состава новая идеология принята.

Но есть многочисленная и очень важная группа — рядовые железнодорожники. Это сложный контингент. Люди подзабыли то время, когда не получали зарплаты вообще, забыли натуральное хозяйство, в которое превращались железные дороги. И сейчас нас серьезно критикуют за то, что рост зарплаты в отрасли отстает от роста зарплаты в стране. Они правы. Нам есть что улучшать с точки зрения эффективности, инициативности, профессионализма и ответственности железнодорожников. Реформа ведь происходит не только на производственных участках, прежде всего она должна произойти в головах людей. Этот этап реформ еще точно не завершен.

Остается также, к сожалению, и очень много желающих добиться своих коммерческих целей за счет пожирания государственного ресурса.

BG: Это частные операторы подвижного состава?

В. Я.: Операторы — отдельная категория. Нет, есть серьезная группа сопротивления, которая формально говорит о необходимости проведения реформ, а реально думает только о том, как повысить свои собственные доходы. Есть такие бизнесмены, которые широковещательно говорят о рыночной экономике, но при этом кулуарно пытаются добиться преференций только для себя. То есть они на форумах громогласно произносят слова о необходимости устранения монополизма, а сами давно стали олигополистами.

BG: Кого вы имеете в виду, говоря об олигополистах?

В. Я.: Существует стремление бизнесменов—потребителей услуг железнодорожного транспорта добиться максимальной прибыльности своего бизнеса, в том числе и за счет дальнейшего снижения транспортной составляющей в цене своего товара. При этом со многими крупными грузовладельцами у нас существуют деловые и даже дружеские отношения, но их желание повысить свой экономический результат за счет другого присутствует. Постоянные непростые дискуссии по поводу тарифов — это не только отражение объективного процесса выработки ценовой политики государства, но и стремление выиграть на транспортной составляющей. Что произошло за последние пять лет? Транспортная составляющая в цене товара упала, причем для отдельных грузов — в разы. Это свидетельство того, что реформа осуществляется в правильном направлении. Самый, на мой взгляд, показательный материальный параметр, улучшение которого является одной из целей реформы.

BG: Но это ведь не результат реформы, а просто волевое решение Федеральной службы по тарифам (ФСТ).

В. Я.: А почему сегодня ФСТ устанавливает тарифы? Потому что произошла реформа. Раньше тарифы устанавливало МПС. Не будем об этом забывать. Потому что реформу осуществляет не только ОАО РЖД, реформу ведет государство. А вот то, что за счет падения транспортной составляющей на фоне роста цен на продукцию некоторые

ЯКУНИН ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ

Родился 30 июня 1948 года во Владимирской области. В 1972 году, окончив Ленинградский механический институт, поступил на работу в Институт прикладной химии. Служил в армии. С 1977 года трудился в Комитете СССР по внешнеэкономическим связям. В 1982–1985 годах возглавлял иностранный отдел Физико-технического института имени Иоффе. С 1985 года — на дипломатической службе, был секретарем постпредства при ООН. По возвращении в Россию в 1991 году занялся бизнесом, возглавлял Международный центр делового сотрудничества в Санкт-Петербурге. С 1997 года — начальник Северо-Западной окружной инспекции главного контрольного управления президента. С октября 2000 года — заместитель министра транспорта, с февраля 2002 года — первый заместитель министра путей сообщения. 24 октября 2003 года назначен первым вице-президентом, 14 июня 2005 года — президентом ОАО РЖД. Имеет ряд государственных наград, в том числе орден Почета и «За заслуги перед Отечеством» I степени, медаль «За боевые заслуги». Возглавляет попечительские советы Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного.