«ПРАВИТЕЛЬСТВО СДЕЛАЛО МНОГОЕ, НО НЕ ВСЕ, ЧТО ПЛАНИРОВАЛОСЬ»

ГОД НАЗАД РУКОВОДСТВО ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) БЫЛО В ЧИСЛЕ ПЕРВЫХ В СТРАНЕ, КТО ВСЛУХ ОБОЗНАЧИЛ МАСШТАБЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА. В ИТОГЕ ПРОГНОЗЫ ОКАЗАЛИСЬ НЕМНОГО ПЕССИМИСТИЧНЕЕ РЕАЛЬНОСТИ. НО И СЕГОДНЯ В ИНТЕРВЬЮ BG ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД ВЛАДИМИР ЯКУНИН ДЕКЛАРИРУЕТ, ЧТО ГОВОРИТЬ О ВОССТАНОВЛЕНИИ ЭКОНОМИКИ ПОКА РАНО.

BUSINESS GUIDE: После происшедшего месяц назад крушения «Невского экспресса» неизбежно придется начать с проблем безопасности. Причем в разрезе терроризма вопрос выглядит почти риторическим. Ведь нельзя обнести все 85,5 тыс. км российских железных дорог колючей проволокой. Как же тогда обеспечивать безопасность?

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: Обнести все колючей проволокой нельзя, конечно. Мало того, что это невозможно, но еще и чрезвычайно опасно. Больше людей поубиваем, чем спасем. Мы серьезно занялись этим вопросом еще после террористических актов в районе Минвод, когда в 2003 году взрыв в электричке унес 47 жизней, а более 170 человек было ранено. И не только мы — законодатели, правоохранительные и специальные службы. Пришлось потратить очень серьезные деньги, чтобы обеспечить контролируемый вход и выход к поездам. На том участке. Но это небольшой участок и это одна линия. И это Кавказ.

BG: Ну и что же делать?

В. Я.: В целом безопасность на транспорте обеспечивается за счет нескольких факторов. Первое — собственно безопасность инфраструктуры и подвижного состава. Мировая практика показывает, что железные дороги — самый безопасный вид транспорта. За все 30 лет истории высокоскоростного железнодорожного движения, например, погибло три человека — при аварии в Японии.

BG: Но это технологическая безопасность…

В. Я.: Да. Я несколько расширяю проблему и считаю это правильным. Второе, безусловно, подготовленность персонала железных дорог к обеспечению безопасности. Речь идет о путевых работниках, осмотрщиках вагонов, дежурных по станции, начальниках и так далее. Вся система сосредоточена на обеспечении безопасной перевозки пассажиров и грузов. Это принцип номер один, идеологема организации деятельности железной дороги — во всяком случае, ОАО РЖД.

Третье — взаимодействие с правоохранительными органами и спецслужбами по обеспечению безопасности путем предупреждения незаконного вмешательства в перевозки. Здесь я считаю, что нам нужно было быть настойчивее с внесением поправок в законодательные акты после первого подрыва «Невского экспресса». Мы тогда вышли в правительство с предложением ужесточить уголовное преследование за незаконное вмешательство в деятельность железных дорог. У нас не проходит месяца, чтобы какие-то персонажи не попытались своровать кабель и сдать его во вторсырье. И таким людям, если их задержат, грозит в худшем случае штраф. А ведь это нарушает систему автоматического управления движением поездов. Мы подготовили предложения по ужесточению наказаний еще два года назад. Сейчас вроде бы обещают, что законопроект будет внесен.

Кроме того, существуют методы и силы правоохранительных органов и спецслужб, направленные на предупреждение террористических действий в отношении железной дороги, которые они используют в рамках своих собственных программ. Я знаю, что такие программы существуют. Не моя вахта, как говорится, но знаю, что эта работа ведется, потому что мы с ними сотрудничаем.

ДМИТРИЙ ДУХАНИН

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: «МОДЕЛЬ, КОТОРУЮ МЫ ПОЛОЖИЛИ В ОСНОВУ СВОЕГО ПЛАНИРОВАНИЯ НА ЭТОТ ГОД, ОКАЗАЛАСЬ ДОСТАТОЧНО ТОЧНОЙ»

BG: Насколько эта работа активна и адекватна?

В. Я.: Она активна, а насколько адекватна — не мне судить. Когда у ОАО РЖД возникают проблемы, я могу снять трубку и позвонить любому руководителю правоохранительных органов или спецслужб и обсудить те вопросы, которые меня интересуют. Есть активность, есть документы, закрепляющие наше взаимодействие. Но мне никто не давал права оценивать их работу, потому что я не знаю, да и не должен знать, всех нюансов. Считаю ли я, что все сделано, чтобы не допустить таких случаев? Ну, раз произошло то, что произошло, значит, вероятно, сделано не все…

BG: То есть все, что касается не технологических и не производственных вопросов, ОАО РЖД отдает полностью на откуп силовикам и умывает руки?

В. Я.: Нет, не так. Есть специфические методы борьбы с терроризмом — агентурные, оперативные, военные, мы этим не занимаемся. Но наши работники, находясь в контакте с правоохранительной системой и спецслужбами, обязаны информировать, если появляются неустановленные лица в неположенном месте на инфраструктуре. Они немедленно информируют соответствующего диспетчера, это отработано.

BG: И относятся к этому серьезно?

В. Я.: Наши сотрудники относятся к этому очень серьезно. И такие сигналы регулярно поступают.

BG: А сотрудники силовых структур?

В. Я.: Нам об этом не рассказывают. Но сигналы проверяются на 100%. Слишком велика цена ошибки или недогляда.

Еще один важный элемент обеспечения безопасности — это профессиональная подготовленность сотрудников, техники, структур ОАО РЖД для работы в чрезвычайных ситуациях. О крушении «Невского экспресса» я был проинформирован через 20 минут. Вы представляете, где это произошло, у меня мобильный телефон не работал — и я получил сигнал, будучи в Петербурге, через 20 минут. Через 40–45 минут мы были на Московском вокзале. Уже разворачивался штаб, давались инструкции об информировании встречающих, подходила мотриса, на которой мы вместе с начальником дороги, вице-президентами, другими сотрудниками, планировавшими участвовать в моем субботнем совещании, отправились на место крушения. Восстановительные поезда выехали через 40 минут после сигнала. Первую помощь пассажирам организовывали поездные бригады, в том числе встречного поезда. Они перевязывали, носили людей вместе с несколькими пассажирами.

Вот этим пассажирам я должен отдать ну просто величайшую дань уважения. Представьте себе. Произошло крушение. Темнота, не понятно, загорится или не загорится, стоны, плач, крики — черт знает что творится! Нашли выход — через крышу. Никто не ломанулся туда, давя друг друга. Три пассажира из второго вагона, который слетел с рельсов, подошли к проводнику и вместе отжимали алюминиевую полку, чтобы освободить и вытащить человека, у которого пережало артерию. Они не кинулись спасаться, по дороге затоптав слабых, раненых или женщин. Безмерно восхищен и благодарен этим людям. Поэтому последний элемент безопасности — воспитание самого общества, понимание того, что терроризм не где-то там, за горами. Обязанность граждан — помогать государству с этим злом бороться. Не надо хватать кирпич и идти на вооруженного автоматом бандита. Достаточно снять трубку и позвонить.

BG: Вы уже пытались оценивать материальный ущерб ОАО РЖД от крушения?

В. Я.: По предварительным оценкам, прямой ущерб ОАО РЖД от крушения «Невского экспресса» составил почти 180 млн рублей. Это потеря трех вагонов и ремонт одного, восстановление инфраструктуры, компенсации семьям погибших и пострадавшим, подмена поездов… Но это, конечно, второй вопрос — в тот момент важнее было помочь людям, восстановить движение, убедиться, что все заработало, а уж потом садиться и считать убытки.

BG: Последствия крушения полностью ликвидированы?

В. Я.: По непострадавшему пути мы с учетом работы следственной бригады восстановили движение через 26 часов, а если считать только чистое время, то были готовы к восстановлению движения по обоим путям через 10 часов. Еще потребовалось окно для завершения работы по контактной сети. Я считаю, что работники железных дорог выдержали все нормативы, которые у нас существуют, и даже с перевыполнением плана работали. Никто не канючил, никто не просился отдохнуть.

BG: Какова в целом ситуация с безопасностью железнодорожных перевозок?

В. Я.: О терроризме мы сейчас не говорим? Конечно, случаются и аварии, сбои, хотя за шесть лет существования компании количество разного рода происшествий уменьшилось почти на четверть. Говоря о статистике, нужно еще серьезно подумать над категориями событий, которые у нас значатся как браки. Они разные бывают. Но если говорить в целом, то у нас в этом году статистика событий, связанных с браком в нашей работе, на 14% меньше, чем в прошлом году, хотя и наблюдается некоторое увеличение браков по вагонному хозяйству, по грузовым вагонам — это отцепки, это ремонт.

Вот, например, случай: в феврале на Западно-Сибирской железной дороге произошла авария грузового поезда — с рельс сошли десять вагонов, был нарушен габарит соседнего пути. В результате схода повреждены помимо вагонов 150 м пути, опоры контактной сети, 500 м контактного провода… Полный перерыв в движении поездов превысил восемь часов. Причиной же аварии стал излом боковой рамы тележки вагона, изготовленной ОАО «Азовмаш» в 2006 году. При этом выявить трещину заранее было невозможно: осмотрщикам она не видна. С проблемой некачественного подвижного состава мы сталкиваемся постоянно.

Отдельная головная боль — автомобильные переезды. Вы даже не представляете себе, какое количество аварий происходит. Не проходит и дня, чтобы на какой-нибудь дороге пьяный водитель не выехал на переезд перед идущим поездом. И тут, к сожалению, несмотря на то, что переезды оборудуются техническими средствами заграждения, существенного улучшения пока не происходит. В этом году в результате несоблюдения водителями Правил дорожного движения более 40 человек погибли, пострадавших — более 100, а о нашем ущербе я и не говорю. При этом при столкновении автомобилей с пассажирскими или пригородными поездами ставится под угрозу жизнь многих тысяч пассажиров поездов.

BG: А статистика происшествий, подобных крушению «Невского экспресса»?

В. Я.: К сожалению, например, в Махачкалинском отделении такое случается регулярно — ежемесячно, а то и каждые две недели устраивается подрыв. Но там подрывают так, что у нас не происходит реальных сходов. И тем более нет тяжелых последствий. Не хотел бы сейчас пускаться в рассуждения, зачем это делается, оставим это правоохранительным органам.

BG: В бюджете ОАО РЖД есть отдельная строка расходов на безопасность?

«ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫМ ОЦЕНКАМ, ПРЯМОЙ УЩЕРБ ОАО РЖД ОТ КРУШЕНИЯ «НЕВСКОГО ЭКСПРЕССА» СОСТАВИЛ ПОЧТИ 180 МЛН РУБЛЕЙ»

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.