

К обрыву с ветерком

Политика РЖД и других госкомпаний ведет к разрушению народного хозяйства.

Фото: Павел Смертин/ТАСС

Депутаты Госдумы из фракции КПРФ **Валерий Рашкин** и **Сергей Обухов** подготовили запрос премьер-министру **Дмитрию Медведеву** с просьбой изменить правила оценки эффективности высших менеджеров госкомпаний, в частности РЖД. Как указывают депутаты, госкомпании перестали заботиться о своих социальных обязательствах, зато не забывают выписывать большие премии своим руководителям. Так,



РЖД повышает тарифы на свои услуги и отменяет рейсы пригородного сообщения, что фактически лишает жителей многих населенных пунктов возможности добраться до работы или съездить к родственникам. «Логичным шагом при обновлении системы премирования руководителей и членов органов управления государственных корпораций является установление критериев эффективности, связанных, в первую очередь, не с увеличением прибылей, а с выполнением государственно и социально значимых функций, возложенных на корпорации государством и закрепленных в их уставах», – сказано в обращении парламентариев.

Примечательно, что 15 января на лентах новостных агентств появились сообщения о крайне нервной реакции главы РЖД Владимира Якунина на предложение опубликовать сведения о своих доходах.

«Моя позиция – это неправомерное вмешательство в мою личную жизнь, в мою информацию. Есть два варианта - либо я подчиняюсь, либо говорю, что меня это не устраивает, пишу заявление и ухожу в частный бизнес», – заявил Якунин.

Кстати, в декабре прошлого года Дмитрий Медведев уже выпустил постановление о публикации доходов первых лиц принадлежащих государству компаний. Теперь Якунин и другие руководители действительно стоят перед выбором: выполнить указание правительства или уйти в отставку.

Впрочем, главный вопрос, конечно, не в персональных доходах топ-менеджеров. Сегодня страна оказалась в сложной экономической ситуации. Но именно поэтому особенно важна эффективная работа естественных монополий. Руководство последних утверждает, что в условиях кризиса просто вынуждено поднимать тарифы. Среди прочих рецептов – реорганизация компаний, опять же, с целью извлечения большей прибыли. Но всё это бьет по карману граждан, разгоняет инфляцию и делает недоступными жизненно важные услуги для людей.

Как говорит **директор Института глобализации и социальных движений Борис Кагарлицкий** желание госкомпаний извлекать большую прибыль ставит крест не только на их социальной функции, но и на самом существовании различной инфраструктуры в стране:

– Надо понимать, что железнодорожный транспорт становится убыточным именно из-за роста цен на билеты. Это описано во многих книгах по экономике еще в 1970-е годы - как «парадокс железнодорожников». В Европе уже многократно проходили этот опыт. В связи с убыточностью пригородных поездов начинают повышать цены на билеты. Но убыточность растет, так как люди или перестают пользоваться электричками, либо начинают ездить «зайцами», либо брать билет на более короткое расстояние, то есть жульничать. Но

железнодорожный менеджмент видит только финансовые показатели и опять добивается повышения тарифов. В результате, потери становятся еще больше. Интересно, что этот хорошо описанный в литературе «парадокс железнодорожников» как аналитическая модель применяется и при расчетах применительно к другим сферам экономики.

Уже давно известно, что снизить убыточность пригородных дорог можно за счет развития сетей, а не их сворачивания. Тогда снижается удельная стоимость перевозок на каждом километре за счет увеличения масштаба перевозок, и общая абсолютная прибыль увеличивается.

Второй принципиальный момент состоит в том, что во всём мире до начала применения неолиберальных методов работа железных дорог строилась на принципе «перекрестного субсидирования». Всегда одни перевозки убыточны, а другие приносят прибыль. Но дело в том, что прибыльные перевозки существуют только потому, что существуют и убыточные. Скажем, железнодорожный вокзал в крупном городе будет прибыльным предприятием, а вот станция в деревне, куда ездит очень мало людей, – нет. Еще один важный момент: грузовые перевозки всегда субсидируют пассажирские.

Обратимся к опыту Аргентины 1990-х годов, где неолибералы отменили принцип перекрестного субсидирования. В процессе подготовки железных дорог к приватизации решили закрыть все убыточные станции. Но после этого резко стали убыточными все другие станции, ведь люди из маленьких населенных пунктов не могли добраться до крупных городов. Тогда в Аргентине решили закрыть и все новые убыточные станции. В итоге из всех железнодорожных станций продолжал работать только вокзал в Буэнос-Айресе. Но и его тоже пришлось закрыть, так как никуда уехать с него было уже нельзя.

Нынешняя политика РЖД фактически повторяет опыт Аргентины. Самое интересное, что пытаются наступить на «грабли», которые хорошо изучены вместе со всей предысторией, описаны в сотнях книг.

Другое направление деятельности нынешнего руководства РЖД – политика внедрения аутсорсинга на железной дороге, то есть повторение негативного опыта Англии. Единая железнодорожная компания разделяется на несколько, одна занимается только обслуживанием поездов, другая – организацией работы вокзалов, остальным занимаются прочие фирмы. А скоординировать разные компании очень сложно. Сейчас общепризнано, даже неолиберальными кругами, что такая модель в Великобритании провалилась. Сейчас британское правительство консерваторов вынуждено приводить железные дороги к новой единой системе. И вот Якунин хочет модель, всеми признанную как провальную, в еще больших масштабах внедрить у нас. Как минимум, это приведет к резкому увеличению аварийности на железной дороге и снижению уровня организации работ. Возникнет масса логистических проблем, которых в единой системе просто бы не было. Ведь в каждой компании свои управленцы, собственные критерии эффективности работы, свои планы по развитию.

«СП»: – Можно ли избежать этого сценария?

– Вывод очень простой: надо менять Якунина на кого-то другого, либо заставить его работать по нормальным правилам. Речь идет не столько о каких-то социальных стандартах, сколько просто о рациональных правилах.

Дело не в том, что надо что-то делать, исходя из принципа социальной ответственности. Суть в том, что проводимые руководством РЖД реформы нерациональны и не приводят к повышению рентабельности отрасли. Наоборот, отрасль подрывается технически, организационно и коммерчески.

«СП»: – Вроде бы реформы планируют неглупые люди.

– Рациональное зерно у подобных действий есть. Чем меньше денег будет у самих железных дорог, тем больше будет у людей, которые отвечают за управление железными дорогами. Но сами действия катастрофичны для всей экономики страны, даже с точки зрения капиталистического подхода.

Подчеркну, что речь идет не только о социальной ответственности монополий. Это не вопрос помощи бедным за счет богатых и тому подобное. Речь идет о выживании общенациональных сетей, говорим ли мы о транспорте, энергетике или в целом о едином технологическом пространстве государства.

«СП»: – Можно ли в современных условиях организовать работу естественных монополий так, чтобы она приносила пользу обществу?

- Единственный выход – национализация естественных монополий, включая госкомпании, которые по факту работают в режиме частных корпораций. Естественно, требуется радикальная реорганизация систем

управления монополий и полная смена руководящего состава. Но сделать это можно будет, только сменив правительство, которое выражает интересы групп, разрушающих в своих интересах технологическое единство страны.

«СП»: – И к чему готовиться?

– Беда даже не в том, что услуги монополий будут стоить дороже. Беда в том, что будут развалены общенациональные сети и связанные с ними экономические институты. В итоге это приведет, как минимум, к техногенным катастрофам.

Это проблема гораздо большего масштаба, чем принято думать. Обычно говорят, что повышение тарифов больно скажется на пенсионерах и малоимущих. Но пострадают не только они, а всё общество, вся экономика.

Автор: Андрей Иванов © Свободная пресса ЭКОНОМИКА, РОССИЯ 👁 3310 23.01.2015, 12:34 📌 727
URL: <https://babr24.com/?ADE=132335> Bytes: 8206 / 8011 [Версия для печати](#)

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Андрей
Иванов.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)