



ДОНЕЦКАЯ РЕСПУБЛИКА

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОРГАН ПЕЧАТИ ОД «ДОНЕЦКАЯ РЕСПУБЛИКА»

СПЕЦ- ВЫПУСК



ГП «ДЖД» – рост по всем показателям

Глава ДНР Александр Захарченко 8 августа провел рабочее совещание с руководством Министерства транспорта и ГП «Донецкая железная дорога», которое было посвящено вопросам работы Донецкой железной дороги

В рабочей встрече приняли участие временно исполняющий обязанности министра транспорта ДНР Ростислав Маркелов, заместитель гендиректор государственного предприятия «ДЖД» Александр Петренко, а также представители отрасли.

Обращаясь к участникам встречи, Захарченко подчеркнул, что основная задача власти и руководства предприятия заключается в своевременной выплате зарплат и социальных пособий работникам.

«Прекрасно понимаю все трудности, с которыми вам пришлось столкнуться. Основная проблема – это ведение бо-



евых действий, разрушенное железнодорожное полотно, поврежденный подвижной состав. Но есть такие моменты, которые требуют особого внимания. Основная наша задача, чтобы сотрудники предприятий получали зарплату во-

время и все социальные пособия, положенные им по закону, выплачивались», – сказал Александр Захарченко.

В свою очередь, отчитываясь о работе предприятия за текущий год, Ростислав Маркелов отметил, что с начала 2018 го-

да наблюдается тенденция роста показателей погрузки и увеличения транзита между ДНР и ЛНР.

«В первую очередь это связано с запуском Алчевского металлургического комбината. Безусловно, этот позитивный момент позволил Донецкой железной дороге увеличить доходы. Рост показателей работы привел к увеличению тягового подвижного состава и привлечению дополнительно специалистов», – рассказал Ростислав Маркелов.

Руководство железной дороги добавило, что большая часть трудового контингента работает полную пятидневную рабочую неделю, и лишь в некоторых предприятиях работники пока трудятся 4 дня в неделю. По словам руководства на данный момент средняя заработная плата железнодорожников составляет 10 182 рубля.

Кроме того, в ходе совещания был поднят вопрос восстановления железнодорожного полотна. Среди проблемных вопросов было отмечено отсутствие на балансе ГП «ДЖД» специальной техники для ремонта. Было принято решение рассмотреть возможность выделения средств для приобретения этой техники.

Главное –мы не дали предприятиям остановиться

По сравнению с предыдущим годом, количество произведенной и проданной продукции в государственном секторе экономики ДНР увеличилось на 80%

«1 марта 2017 года Глава ДНР принял решение не бросить многотысячные коллективы, а поддержать их. Во-первых, предприятия стали государственными, во-вторых, мы сохранили все рабочие места. И самое главное, мы не дали предприятиям остановиться. Кроме того, все налоги, вся прибыль от продажи продукции этих предприятий наполняют бюджет, что позволяет в том числе повышать пенсии пускай и ненамного, но мы воюющая страна, и об этом следует помнить. И с каждым годом промышленность набирает обороты. По сравнению с предыдущим годом, количество произведенной и проданной продукции увеличилось на 80%. Это значимый резуль-

тат», – подчеркнул министр промышленности и торговли ДНР Алексей Грановский.

При этом в украинских СМИ состояние промышленности Республики традиционно рисуются в черных красках. Руководитель профильного министерства сообщил, что власти Украины осуществляют целенаправленную информационную агрессию в отношении Республики. «Вбросы» идут в информационное пространство со стороны власти. Они запланированы через подконтрольные СМИ. Поэтому, как бы мы ни старались и как бы хорошо ни жила наша страна, на Украине это будет преподноситься в черном цвете в любом случае», – считает Грановский.

В то же время он указал на



негативные процессы в промышленной сфере самой Украины. «Допустим, если мы говорим о промышленности Украины, она вся в частных руках. Большой частью заводы остановлены, например, химическое производство, производство аммиачных удобрений. Мы сейчас запускаем завод «Стирол», а четыре недели работы «Стирола» – это обеспечение аммиачными удобрения-

ми и карбонитом Луганской и Донецкой Народных Республик. Все остальное идет на экспорт. В случае с Украиной – предприятия остановлены, и таких примеров можно привести множество», – отметил министр.

Он выразил уверенность, что люди сами смогут взвешенно оценить реальное положение дел в Донецкой Народной Республике и на Украине.

В ТЕМУ

Непростые времена после победы «революции достоинства» настали для украинской промышленности в целом и для металлургии в частности. В рейтинге Всемирной ассоциации производителей стали (Worldsteel) в сентябре 2017 года Украина опустилась уже на 13-е место среди 67 стран. Отметим, что в лучшие времена страна занимала 7-е место в мире по объемам производства стали и третье – по экспорту металла. Даже в 2013–2016 гг. Украина еще держалась в десятке крупнейших производителей металла. Сейчас же объемы производства скатились к уровню 1995–1996 гг., когда экономика была в постсоветском упадке. За 6 месяцев 2018 года производство чугуна составило 14,6 млн тонн, что на 18% меньше показателей за аналогичный период 2017 года. Стали было произведено 15,8 млн тонн (на 14% меньше), проката – 13,5 млн тонн (на 16% меньше). Значительная часть металлургических мощностей простаивает. По данным «Укрметаллпрома», в работе находилось 18 из 28 действующих доменных печей (то есть загрузка составляет 64%), 14 конвертеров из 21 (67%), 8 мартеновских печей из 9 (89%) и 7 электропечей из 15 (47%). К тому же 7 доменных печей находятся на длительной консервации, то есть не работают более года.



Для повышения пробезопасности

В Министерстве угля и энергетики состоялось заседание постоянно действующей комиссии по вопросам охраны труда, промышленной, пожарной безопасности, предупреждению чрезвычайных ситуаций.

Оно проходило под председательством Министра угля и энергетики ДНР Анатолия Нестеренко, с участием руководства Госкомитета горного и технического надзора, угольных, энергогенерирующих и энергопоставляющих предприятий, Государственной военизированной горноспасательной службы МЧС. Открывая заседание, Анатолий Нестеренко напомнил присутствующим, что с 6 по 31 августа на предприятиях угольной промышленности введен усиленный режим контроля за обеспечением безопасного ведения работ, призвал первых руководителей взять под личную ответственность выполнение всех связанных с этим приказом мероприятий.

В ходе заседания были заслушаны отчеты руководителей тех предприятий Республики, на которых были допущены случаи смертельного травматизма, дана принципиальная оценка деятельности служб по охране труда, предпринятым мерам по предотвращению производственного травматизма.

Анна Денисенко:

ОД «ДР» – команда патриотов и единомышленников

На железнодорожных узлах и структурных подразделениях государственного предприятия «Донецкая железная дорога» в Республике трудятся 13 тысяч человек. В тесном сотрудничестве с руководством ГП «ДонЖД», секретарем ОД «Донецкая Республика» на предприятии работает представитель Спецштаба, секретарь местного отделения ОД «ДР» города Донецк, начальник отдела внутренней политики городской администрации столицы Республики Анна Денисенко

По ее словам, только в Донецке по ГП «ДонЖД» создано 16 первичных ячеек, в которых состоят более 700 сотрудников предприятия. «В рядах ОД «ДР» – истинные патриоты Донецкой Народной Республики. Это огромная армия единомышленников, которым небезразлична судьба нашего молодого государства. У всех нас есть желание жить и работать на благо родного государства», – сообщила Анна Денисенко.

Она добавила, что на предприятии Спецштабом и ОД «ДР» проводится целенаправленная работа по многим направлениям, сотрудники ГП «ДонЖД» принимают активное участие в жизни Республики.

В мае этого года команда железнодорожников заняла призовые места в организованной Спецштабом Республиканской Спартакиаде, которая проводилась по восьми видам спорта среди команд предприятий, перешедших под внешнее управление и ГП «ДонЖД». «Команда «Локомотив» завоевала два призовых места – второе место заняли легкоатлеты, и первое место в соревнованиях по плаванию. Такие соревнования необходимы – они прививают любовь к спорту и объединяют коллектив», – считает представитель Спецштаба на ГП «ДонЖД».

В минувшие выходные железнодорожники отмечали профессиональный праздник, в честь которого для взрослых в субботу в



парке Щербакова состоялся концерт звезд российской эстрады.

«Спецштаб организовал бесплатную доставку сотрудников на концерт. В воскресенье мы, совместно с ОД «ДР» и Спецштабом в парке им. Ленинского Комсомола на Малой Донецкой детской железной устроили праздник для детей. Перед собравшимися на станции «Пионерская» выступили начинающие артисты. Затем стартовал конкурс рисунков на асфальте – «Железная дорога глазами детей» – авторы лучших рисунков получили наборы канцелярских товаров для школы, а все участники конкурса – цветные карандаши. Кроме того, в этот день все желающие могли кататься на детской железной дороге бесплатно, а в пути юных пассажиров развлекали герои сказки «Три богатыря», – рассказала Денисенко.

Спецштаб заботится о досуге детей сотрудников ГП «ДонЖД», членов ОД «ДР» не только в праздничные дни. В период весенних и летних каникул для детворы были организованы бесплатные поездки в кинотеатр им Шевченко, планетарий, ботанический сад.

«За лето в Крыму смогли оздоровиться около 200 детей сотрудников ГП «ДонЖД» – член профсоюза. Недавно очередная группа ребят отправилась на последнюю, четвертую, смену в лагерь им. Гагарина, который находится в Евпатории», – рассказала Денисенко.

В ТЕМУ

12 августа коллективы СМЭУ ГП «Донецкая железная дорога» отметили День строителя. Благодаря самоотверженному труду этих людей быстрыми темпами восстанавливаются объекты, разрушенные в ходе боевых действий, а также осуществляются плановые ремонтные работы и капитальное строительство. «Полным ходом идут ремонтно-строительные работы в зданиях и сооружениях Дебальцевского вокзального комплекса; осуществляется капитальный ремонт путепровода на автодороге М-03 Киев-Должанский; в Иловайске восстанавливается административное здание ТЧ-19. Продолжается восстановление разрушенных в ходе боевых действий зданий и сооружений. Начал выпускать продукцию асфальтобетонный завод СМЭУ-7. В день объем отгрузки составляет от 20 до 30 тонн. Благодаря этому обустраиваются подъездные пути к переездам ПЧ Ясиноватая и ПЧ Торез», – рассказал начальник службы строительно-монтажных работ и гражданских сооружений ГП «ДонЖД» Александр Сараев. Строителями ГП «Донецкая железная дорога» восстанавливаются и социальные объекты – в этом году отремонтировано здание Детской железной дороги и обновлен фасад ДФСК «Локомотив» в Донецке.

Сотрудники Донецкой железной дороги одними из первых откликнулись на призыв об оказании помощи жителям Республики, проживающим на прифронтовых территориях и оказавшимся в трудной жизненной ситуации. «Пожалуй, не было ни одного человека, который остался бы в стороне. Работники ГП «ДонЖД» собрали просто неоимовное количество продуктов питания, одежды, бытовой химии, книжек, детских игрушек. Руководство предприятия закупило строительные материалы, канцелярские наборы. После чего все собранное передавалось в прифронтовые поселки, ежедневно подвергающиеся обстрелам со стороны ВСУ – Донецк-Северный, Веселое, село Набережное Новоазовского района, Русский Край и Молочное», – делится Анна Денисенко.

ЛЮДИ ДЕЛА

Нагревательщик металла всех классов

Главное действующее лицо в работе на нагревательной печи – нагревательщик металла. Александр Москалюк, который в этом году представляет коллектив цеха производства проката Енакиевского металлургического завода на заводской Доске почета, в этой профессии является специалистом самого высокого уровня

Так получилось, что, будучи на производственной практике студентом металлургического техникума, Саша стажировался на участке нагревательных печей стана «250», а позже, отслужив срочную службу в армии, работал нагревательщиком металла. Когда проволочный стан вывели из эксплуатации, Александр перешел на «550», где в самом начале профессионального пути какое-то время трудился посадчиком металла.

В настоящее время Александр Москалюк – в числе самых опытных нагревательщиков методической нагревательной печи стана «550». На мастерстве не сказался даже двухлетний перерыв, когда, как теперь признается, несколько опрометчиво рассчитался с заводом с началом боевых действий в 2014 году.



Время дискомфорта

– Так случилось, потому что обстрелы, разрушения, непонимание того, будет ли восстановлена работа завода после длительного вынужденного простоя в условиях боевых действий, – вспоминает Александр Яковлевич. – Выехали всей семьей, жили у родственников, на жизнь зарабатывал, подражаясь на ремонты (в этом деле он тоже специалист – что надо). Ощущал ли душевный, психологический дискомфорт? Конечно. А потом узнал, что завод запускают, что цех начинает прокатку. Осенью жене позвонили

и сообщили (Елена Михайловна – музыкальный руководитель), что детсад возобновляет работу, и она должна принять решение – возвращаться или рассчитывать. Супруга, не задумываясь, отправилась домой. Спустя какое-то время и я пришел к начальнику цеха с просьбой подписать заявление о приеме на работу нагревательщиком металла. После этого, как гора с плеч свалилась.

За ним – весь процесс

На участке нагревательной печи стана «550» нагревательщики имеют пятый и шестой разряды. У Александра Яковлевича – самый высокий – шестой, он выполняет обязанности старшего нагревательщика. Это значит, в своей родной второй бригаде полностью отвечает за подготовку участка и технологию нагрева поступающей из конвертерного цеха непрерывнолитой заготовки.

Здесь нужно понимать, знать сотни нюансов, и Москалюк по всем профессиональным направлениям – настоящий специалист. Право ли это или обязанность, но Москалюк с его шестым разрядом не имеет ограничений, ему доверяется нагрев НЛЗ всех групп и марок стали.

Третий в роду металлург

Александр Яковлевич – человек мастеровой, о таких говорят: руки «золотые». А сам Москалюк уверен, что трудолюбие у него наследственное. Его династические корни – на Винничине. Оттуда пер-

вым прототип дорожку в металлургию дядя Василий Трифонович: сельский парень после освобождения Енакиев от фашистов восстанавливал ЕМЗ, стал классным кузнецом.

А приехавший вслед за ним Яков Трифонович (отец Александра) до перехода на заслуженный отдых трудился в заводском автотранспортном цехе.

Свою дочь Юлю Александр Яковлевич считает достойной наследницей семейного характера настойчивых, трудолюбивых людей. Она, как мама, девочка музыкальная, успешно окончила музыкальную школу. В общеобразовательной все годы считалась одной из лучших учениц, окончила школу с золотой медалью. Сейчас Юля – студентка университета, учится на втором курсе факультета радиоэлектроники и намерена специализироваться на развитии в отрасли передовых информационных технологий.

Если говорить о корнях семейных, то это был район, который назывался «колонна имени Фрунзе», что недалеко от енакиевского коксохимического завода, любимый клуб и дорогая сердцу школа № 17.

Сейчас Александр Яковлевич живет в родительском доме в поселке 40-летия, пусть изредка, но старается бывать в местах своего детства: хотя сейчас там запустение, от зданий остались только руины, здесь оживают дорогие сердцу воспоминания, которые дают новый жизненный импульс.



«Стирол» готовится к запуску

Продолжаются восстановительные работы на заводских площадках государственного предприятия «Стирол» по запуску крупнотоннажного производства минеральных удобрений

Перед ремонтными бригадами поставлены задачи – вернуть к жизни агрегаты, не выпускавшие продукцию с 2014 года. Каждый специалист отвечает за свой участок, но общий контроль безопасности производства осуществляет служба технического надзора. О том, в каком состоянии сейчас находится оборудование и коммуникации «Стирола» официальному сайту Министерства промышленности и торговли рассказал начальник отдела технического надзора ГП «Стирол» Константин Конюшевский.

– Начну с того, что на нашем предприятии всегда строго следили за промышленной безопасностью и охраной труда работников. После введения внешнего управления сразу была создана, и расширяется служба по охране труда и промышленной безопасности. На сегодняшний день перед специалистами ГП «Стирол» стоит задача в кратчайшие сроки с максимальной надежностью и точностью провести ремонт технологического оборудования, которое будет задействовано в пуске завода. Всего у нас порядка 800 объектов. Это сосуда, работающие под высоким давлением, котлы, трубопроводы пара, природного газа и аммиака; грузоподъемные механизмы, включая автокраны, лифты и подъемники. Работы, в основном, проводятся специалистами центра технической диагностики ГП «Стирол», которому у нас уже больше двадцати лет. Нам удалось сохранить костяк профессионалов. Сотрудники наблюдают за техническим состоянием коммуникаций и агрегатов на протяжении десятилетий, и прекрасно чувствуют, где проблемные места, знают завод, как своего ребенка: где болит, где необходимо подлечить. Также в этом процессе принимают участие специалисты службы по охране труда. Они систематически проводят инструктажи, проверки знаний и обучение работников.

– Какова численность службы?

– Около сорока человек вместе с диагностическим центром. Это, конечно, не полная штатная численность, но имеющиеся у нас кадры – настоящие профессионалы. Каждый стоит двоих.

– Насколько я понимаю, на «Стироле» все инженерно-технические работники отвечают за безопасность производства.

– Конечно. Перед всеми заводчанами поставлена задача не просто наладить выпуск продукции, но и обеспечить безопасность на производстве. Большое значение имеет процесс обучения специалистов. Этому мы уделяем повышенное внимание – без обучения к работам никто не приступает. Все имеют удостоверения. Кроме этого есть инженерно-технические работники, ответственные за безопасную эксплуатацию оборудования. Они проводят у себя в цехах инструктажи, отвечают за улучшения условия труда и безопасное выполнение работ.



– Какие вам поставлены задачи?

– В основной перечень работ входят: ремонт оборудования, то есть проверка технического состояния, выявление дефектов и их своевременное устранение, техническое освидетельствование оборудования. Так как наш завод простаивал более четырех лет, то, согласно правилам, которые действуют у нас в Республике, и которых мы придерживаемся, – всё наше оборудование должно пройти внеочередное техническое освидетельствование. Для этого мы сотрудничаем с ГП «Донецкий экспертно-технический центр». Специалисты этого предприятия много лет уже работают со «Стиролом», имеют высокий уровень подготовки и, к тому же, прекрасно знают, в каком состоянии наши агрегаты и коммуникации. Это их специалисты ставят отметку в техническом паспорте о том, что гарантируется исправность оборудования на протяжении определенного срока времени. Заключительным этапом подготовки завода к запуску будет проведение экспертизы промышленной безопасности «Стирола».

– То есть перед тем как цеха по производству аммиака, карбамида и аммиачной селитры будут подготовлены к пуску, каждый объект пройдет проверку?

– Да, и будет сделана соответствующая запись в паспорте о проведенном техническом освидетельствовании. Сейчас все сотрудники, отвечающие за безопасность производства, больше времени проводят на работе, чем дома. Запуск «Стирола» осуществляется под постоянным присутствием наших коллег из Государственного комитета технического надзора. Никаких поблажек нам не дают. Спрос строгий. Каждую неделю приезжают инспекторы с

проверками. Выдают замечания, предписания, которые мы обязаны выполнить в срок. Могу с уверенностью сказать, что к моменту запуска завода всё оборудование будет готово к эксплуатации. Уровень надежности агрегатов и коммуникаций будет соответствовать всем утвержденным нормам.

– Какие используются методы проверки оборудования?

– Это классические методы проверок состояния агрегатов и коммуникаций. Это ультразвуковая толщинометрия, цветная дефектоскопия, металлография, замеры твердости, вибродиагностика. Наши специалисты имеют подготовку, они прошли соответствующее обучение и получили удостоверения от Гортехнадзора ДНР. Сейчас мы возобновляем использование метода радиационного контроля. Он позволяет проникать через большие толщины – 60 и более миллиметров. Благодаря данному методу можно находить скрытые дефекты в металле. Необходимо отметить, что наш центр диагностики – один из самых передовых в СНГ. Парк оборудования, который мы имеем, постоянно обновляется. Недавно приобрели толщиномер. В планах купить ещё несколько современных приборов.

– Специалистов хватает?

– Найти новых опытных с высокой квалификацией профессионалов сейчас достаточно сложно. Как я уже отметил, нам удалось спасти костяк стироловцев, отвечавших за безопасность производства и раньше. Многие оставались в Горловке во время войны, кто уезжал – уже вернулся. Костяк имеется, а вновь прибывших мы обучаем. Успешно работает Учебный центр ГП «Стирол». Укомплектован пре-

подавателями. Занятия проходят по широкому спектру тем – по профессиям, по работам повышенной опасности. Хочу отметить, что все заводчане серьезно относятся к процессу обучения. Уверен, что постепенно мы заполним весь штат, и откроем столько рабочих мест, сколько сможем. Нужно понимать, что сейчас на всех нас повышенная ответственность. Выполняется большой объем работ и вновь прибывшие невольно обучаются в экстремальной обстановке. Это отличная школа. При этом мы за молодыми работниками закрепляем более опытных наставников. Рабочие имеют возможность повысить разряд, а для инженерно-технических работников это насущная необходимость – постоянно совершенствоваться, и повышать профессиональные навыки. Раньше у нас была целая программа по наставничеству, но сейчас, я заметил, все происходит само собой без напоминания. Каждый высококлассный специалист передает свой опыт молодым, считая необходимым подготовить достойных напарников. Видно как за мастерами стайкой ходят молодые работники и слушают, обучаются не только в учебном центре, но и на рабочих местах.

– Какое в ДНР законодательство по безопасности производства? База менялась?

– Сейчас действуют правила, принятые ещё в 1969 году, но в профильном министерстве уже собирается рабочая группа, которая будет разрабатывать новые правила по технологическим трубопроводам, которые будут более строгими, и приближаться к российским требованиям. Мы же полностью перейдем на российский базис примерно через год. Изучаем документацию. Для этого необходимо выполнить большой объем работы и переподготовки наших специалистов.

– Требования отличаются?

– Да, существенно. Они более строгие.

– На «Стироле» сейчас работают специалисты многих предприятий Республики. Помощь существенная?

– Конечно. Министерство помогает. Отказов мы не получаем. Постоянно нам оказывают помощь представители родственных государственных предприятий – это электрики, монтажники, сварщики. Помогают в ремонте оборудования и других видах работ. Завод наш, конечно, не новый, но надежный. За ним постоянно присматривали. Главное – не нарушать технологический процесс и следить за техническим состоянием. Те, кто занимаются ремонтом – они как доктора. Послушают, померяют. Узнают, где подправить, подлечить, а потом уже приходят хирурги – механики-ремонтники – чтобы исправить проблемные места. Хочу заверить: все что надо – сделаем.

В ТЕМУ

На сегодняшний день ряды Общественного Движения «Донецкая Республика» на ГП «Стирол» составляют практически 40% от общего количества сотрудников. «Когда меня спрашивают – почему на предприятии такой высокий процент вступивших в ОД «ДР» я отвечаю – что Общественное Движение создано, в том числе и для того, чтобы быть всем вместе. Люди убедились в том, что сообща проще справляться со всеми сложностями, многие из которых связаны с тем, что мы живем в прифронтовом городе. Ведь до того, как появилось ОД «ДР» и Общественные Приемные Главы ДНР Александра Захарченко люди не знали куда обратиться. Например, представьте ситуацию – прилетает снаряд, пробивает крышу, вылета-

ют окна – а нет ни денег, ни стройматериалов и где искать помощи не понятно. А теперь работают Общественные Приемные Главы Донецкой Народной Республики, регулярно выезжает пикет Спецштаба, два раза в месяц у нас ведет прием граждан депутат Народного Совета ДНР Александр Быкадоров. Люди приходят за помощью и получают ее. К слову, работа Общественных Приемных находится под личным контролем Главы ДНР Александра Захарченко и наши сотрудники понимают, что их вопрос может быть решен на самом высоком уровне», – рассказал нашему изданию секретарь первичной организации ОД «ДР» на заводе, заместитель директора ГП «Стирол» по общим вопросам Юрий Закаблук.

В суб

Конц
держк

Постой, паровоз, не стучите, колеса...

Украинский министр инфраструктуры (по нашему – министр транспорта, еще раньше – министр путей сообщения) Владимир Омелян упорен в своей идее полностью прекратить ж/д сообщение с Россией (программа-минимум), а лучше еще и автобусное (программа-максимум)

«Партия сказала – комсомол ответил: «Есть» – компания «Укрзализныця» поспешила объявить, что в ней «готовы выполнять любое решение сверху». Технически это не представляет проблем.

Как сообщает РИА «Новости», если Омелян пробьет соответствующее распоряжение, то с часа «Ч» можно просто не формировать более составы для отправления в Россию, а соглашения зализныцы с РЖД о графике и трафике явочным порядком отменить. Через считанные часы последний украинский состав вернется из России – и все.

Но кроме чисто технических есть и другие вопросы. После «революции достоинства» объем пассажиро- и грузоперевозок между Россией и Украиной, конечно, сократился, но все же не до нуля. Особенно это касается маятниковой миграции украинских гастарбайтеров (заробитчан).

Подсчет и учет достаточно труден. Ведь большая доля их денежных переводов – находится в серой зоне, скрытой от государственного контроля. Однако примерные оценки показывают от трех до пяти миллионов гастарбайтеров и порядка трех миллиардов американских долларов, вывозимых ими в год на родину.

Если мечта Омеляна сбудется, эти миллионы людей вернуться на Украину, где их совершенно не ждут – нет работы, а миллиарды долларов в украинскую экономику перестанут приходить. Что уже отдает сильным социальным бедствием, причем рукотворным – «на идеологии мы не экономим». Как власти Украины собираются это расхлебывать, не объясняется, да, наверное, они и сами этого не знают. Или руководствуются принципом «сгорел сарай – гори и хата». С начальством это бывает. Здесь, однако, интересна сама личность министра инфраструктуры, весьма расширяющая наши представления о реформаторстве – причем не только украинском.

Сорокалетний Омелян с момента окончания института во Львове и до назначения в правительство не имел никакого отношения к транспорту. С 2000 по 2014 год он служил по линии МИД Украины, представляя ее в различных международных организациях, был советником аналитически-имиджевого отдела департамента секретариата МИД Украины, занимал иные аналогичные должности. Это очень хорошо, но не прибавляет уверенности в том, что он хотя бы способен отличить ось вагона от оси паровоза, а равно и путейское хозяйство от подвижного состава.

Тут виден решительный и окончательный разрыв с советско-российской традицией, когда (по крайней мере, с послевоенных времен и до самого конца XX века) пост главы МПС занимали почетные железнодорожники, которые как бы и родились в депо под звуки паровозных гудков – и ничем иным в жизни не занимались. Это породило таких монстров (в хорошем смысле), как Б. П. Бещев, возглавлявший МПС с 1948 по 1977 год – самый долголетний министр в истории СССР, даже более долголетний, чем А. А. Громыко. Или министр Н. С. Конарев (1982–1990), отличавшийся феноменальным знанием всех главных ж/д узлов страны и по селектору и с помощью такой-то матери распикивающий самые чудовищные пробки на каком-нибудь Харькове-Главном.

Возможно, узкий специалист подобен флюсу – полнота его односторонняя, но и архивный юноша на посту министра инфраструктуры – это тоже явный реформаторский перебор.

Можно возразить, указав, что путейское ведомство довелось возглавлять и Л. Д. Троцкому, и Ф. Э. Дзержинскому и железному наркому Л. М. Кагановичу, притом что ни Лев Давидович, ни Феликс Эдмундович, ни Лазарь Моисеевич тоже не начинали свою трудовую деятельность кочегарами на паровозе. Отчего же и В. В. Омеляну не выступить в качестве представителя вышеприведенной когорты.

Но тут есть существенная разница. Л. Д. Троцкий, Ф. Э. Дзержинский и прочие, возможно, заслуживали многих упреков за свою общегосударственную деятельность, но в качестве путейских начальников они преследовали единственную цель – чтобы поезда ходили лучше или вообще хоть как-то ходили. У кого-то это получалось, у кого-то не очень, но задачи упразднения существенной части транспортной сети они не ставили. Хотя бы потому, что это явно противоречило бы смыслу занимаемой ими должности.

Молодой реформатор Омелян решил разорубить гордые узлы, вовсе избавившись от руководимой им инфраструктуры. Нет железнодорожного сообщения – нет проблемы.

Многомиллиардные убытки

Только направление Москва-Киев за 2017 год принесло компании «Укрзализныця» 150 млн гривен. В Верховной раде считают, что прекращение сообщения разрушит и без того слабую экономику Украины, поскольку их согражданам станет сложнее выезжать на заработки в Россию.



При этом вопрос о прекращении сообщения с РФ в стране обсуждают еще с конца 2017 года. Тогда Омелян заверил, что убытки от прекращения движения российских поездов через украинскую территорию составят одну гривну.

С каждым годом, добавили в «Укрзализныце», сокращается число украинцев, покупающих билеты в Россию. За прошлый год оператор перевез 900 тыс. человек – это в пять раз меньше показателей 2013 года. При этом число пассажиров продолжает уменьшаться – за семь месяцев текущего года билеты на поезд в Россию купили 454,1 тыс. украинцев, что на 16,4% ниже данных по аналогичному периоду 2017 года.

Между двумя странами на данный момент курсируют 13 пар поездов. После госпереворота на Украине их число значительно уменьшилось.

По мнению депутата Верховной рады от «Радикальной партии» Игоря Мосийчука, и без того слабая украинская экономика может рухнуть из-за закрытия границы с Россией. Такое положение дел ударит по гражданам Украины, работающим за границей, считает парламентарий.

С ним согласна глава украинской партии «Батькивщина» Юлия Тимошенко. Она считает, что украинская экономика держится исключительно на средствах граждан, работающих за границей и перечисляющих средства своим семьям, которые остались в стране. Политик добавила, что бюджет Украины в течение года пополнился на 5 млрд евро за счет средств, которые в него внесли трудовые мигранты.

«Это как раз та сила, которая держит национальную экономику на плаву. Это простые люди, которые пытаются выжить на перекор «реформам» и реально заботятся о своей семье и стране», – написала Тимошенко на своей странице в фейсбуке.

Экс-депутат Владимир Олейник также считает, что отмена сообщения с Россией принесет миллиардные убытки экономике Украины.

«Если Россия примет в ответ зеркальные меры, то мало



✓ КСТАТИ

Просто приведем данные, официально опубликованные «Укрзализныцей» за предыдущий период: маршруты в Россию, как это ни печально для национально озабоченных украинских чиновников, увы, стали самыми прибыльными для железных дорог Украины за прошлый год. И естественным чемпионом оказался, как ни странно, маршрут Киев – Москва, который принес предприятию 5,8 миллиона долларов.

Сразу за ним следует направление Одесса – Москва (3,7 миллиона долларов).

Да и вообще, в топ-пять самых коммерчески выгодных направлений два вышеуказанных «московских маршрута», а также поезд Киев – Санкт-Петербург (0,8 миллиона долларов). И только два внутренних направления – из Киева в Одессу и во Львов.

не покажется никому. Поэтому многие воспринимают предложение Омеляна не только как экономически невыгодное для Украины, но еще и как крайне опасное с точки зрения возможного социального взрыва», – заявил бывший парламентарий.

Он добавил, что поезд в Москву для украинцев – чуть ли не единственный способ приехать в соседнее государство на заработки.

Член комитета Госдумы РФ по международным делам Виталий Милонов, в свою очередь, заявил, что ж/д сообщение с Украиной не является важным для России.

«Но людей жалко. Среди пассажиров много и тех украинцев,

которые переехали в Россию после того, как у них на родине произошел госпереворот в 2014 году. И они ездят на Украину, чтобы навестить оставшихся там родных и близких, помочь им материально «Киев, закрыв этот путь, будет, как говорится, бомбить собственные города», – считает депутат.

Напомним, что авиасообщение с Украиной было прекращено в октябре 2015 года, поэтому железная дорога – чуть ли не единственный способ сообщения для украинцев, работающих на российской территории. Согласно статистике украинского МИДа, в России находятся около 3 млн жителей страны.