

Безопасность так и не стала приоритетом для РЖД

Недавно РЖД отчиталась о новых инвестициях в безопасность движения: на предотвращение несчастных случаев в 2012 году было потрачено 3,5 млрд рублей. Однако значительные суммы инвестиций по-прежнему не решают проблему безопасности системно и ситуация остается практически такой же тяжелой. В чем же причина?

Создание гигантских государственных монополий в знаковых отраслях российской промышленности обосновывалось социальной значимостью активов, которые передаются в их собственность. Идеологи утверждали, что государство, в отличие от частного собственника, обеспечит сохранность ресурсов и поддержит безопасность работы жизненно важных отраслей. Но, вопреки ожиданиям, промышленная безопасность и сохранность активов в работоспособном состоянии не стали первоочередными задачами для менеджмента госкомпаний, зачастую воспринимающего вверенные ему активы как свою собственность. Практика показывает, что аварий и чрезвычайных происшествий на объектах госкомпаний происходит даже больше, чем у частных собственников.

Одним из примеров может стать госмонополия РЖД – 2012 год прошел без резонансных железнодорожных катастроф, но, если разобраться детально, нам всем и РЖД просто повезло, что аварии происходили с грузовыми, а не с пассажирскими составами, и они не получили такого громкого резонанса. Однако сходы грузовых вагонов стали уже почти привычным явлением.

Начало 2013 года было омрачено трагедией: 12 января на Транссибе в Иркутской области сошли с рельс более 20 вагонов грузового поезда с каменным углем, а столкновение с шедшим навстречу локомотивом привело к гибели двух человек. Катастрофа может иметь и экологические последствия: управление Росприроднадзора по Иркутской области уже начало проверку, в ходе которой будет проведено обследование земельных участков и участка акватории озера Байкал в месте схода вагонов.

Как в этом, так и в большинстве предыдущих случаев в качестве причины аварии РЖД называет дефекты вагона, допущенные по вине производителя, однако такие аварии происходят уже не первый год. «2011 год стал пиковым по количеству изломов литых деталей тележек грузовых вагонов — 25 случаев, четыре из которых привели к крушениям и авариям грузовых поездов, 16 — к сходам подвижного состава в поездах», говорится в материалах РЖД. Статистика по количеству подобных происшествий в 2012 году пока не представлена, но проблема остается одной из самых серьезных.

Руководство РЖД при этом продолжает говорить о безопасности движения как об одной из приоритетных задач, пост-фактум признаваясь в недостаточности своей работы в этом направлении.

«Наша миссия – обеспечение потребностей общества в железнодорожных транспортных перевозках на основе высокой производительности труда, финансово-экономической эффективности, безопасности перевозок и ответственной социальной политики», - сказал президент РЖД Владимир Якунин в декабре 2012 года. Он добавил, что «уровень аварийности на железных дорогах снижен на 25%, уменьшается число крушений и сходов». Однако в том же докладе он сообщил, что «в 2012 году на сети допущено более 200 столкновений с поездами. Пострадали более 100 человек, 54 человека погибли, повреждено более 100 локомотивов».

Для предотвращения таких аварий «ОАО «РЖД» ежегодно с целью предупреждения дорожно-транспортных происшествий проводит значительную работу по оборудованию переездов современными предупредительными и заградительными устройствами», - говорится в отчете РЖД. Из чего очевидно следует, что заградительными устройствами оборудованы далеко не все переезды. Неудивительно, что «в 2011 году не удалось добиться значительного улучшения положения с безопасностью движения на железнодорожных переездах по сравнению с 2010 годом».

РЖД в своем отчете за 2011 год вынуждена констатировать, что «Компании не полностью решены

запланированные задачи в области безопасности движения».

Что же мешает получающей поддержку из бюджета государственной компании, основной задачей которой должны быть безопасность и надежность вверенной ей железной дороги, вкладывать деньги хотя бы в установку шлагбаумов на переездах? Похоже, что для менеджмента госкомпаний безопасность – далеко не самое приоритетное направления для инвестиций.

Несмотря на дефицит инвестиционных средств в расшивку узких мест, в обновление локомотивного парка, в «первоочередные» задачи по обеспечению безопасности, РЖД вполне позволяет себе покупку престижных активов на международном рынке.

В конце прошлого года железнодорожная монополия объявила о выходе на совершенно новый для нее европейский логистический рынок, купив у автоконцерна PSA Peugeot-Citroen 75 процентов ее логистического оператора GEFCO. Раскритикованная многими экспертами из-за высоких рисков и непрофильности актива сделка обошлась РЖД в 800 млн евро, то есть больше 30 миллиардов рублей. РЖД уверяет, что GEFCO вписывается в ее бизнес и вскоре будет генерировать прибыль, однако многие эксперты считают, что расширение сферы влияния РЖД на европейскую логистику – это сомнительные амбиции, за которые Россия расплатится невыполнением более насущных задач, связанных, в том числе, с безопасностью.

Так и не решив до конца собственных насущных проблем, РЖД планирует и дальнейшую экспансию в Европу: недавно появилась информация о возможности покупки крупнейшего грузового железнодорожного перевозчика Болгарии "БЖД-Карго", а еще раньше компания сообщала о своем интересе к железным дорогам Греции.

При этом РЖД, позволяющая себе такие дорогие покупки, как GEFCO, ежегодно пользуется вниманием государства, выражающемся в суммах в несколько десятков миллиардов рублей и получает чистую прибыль в несколько сотен миллиардов рублей. Так, в 2011 году она заработала 183 млрд руб прибыли.

Данный анализ показывает, что работа менеджеров РЖД по повышению безопасности зачастую приводит к эффекту, прямо противоположному желаемому. Во главу угла поставлены финансовые интересы руководства госмонополии, для которого вопросы промышленной безопасности приоритетом не являются, а человеческие жизни нужны для статистики, с помощью которой можно попросить еще денег у государства на «повышение безопасности».

Александр Тихомиров

Источник: [AH-online](#)

Автор: Артур Скальский © Babr24.com РАССЛЕДОВАНИЯ, ИРКУТСК 👁 7758 01.02.2013, 01:01 📄 1487

URL: <https://babr24.com/?ADE=111827> Bytes: 6265 / 6171 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

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](https://t.me/bur24_link_bot)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

эл.почта: kraasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/babrobot_bot)

эл.почта: equatoria@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](#)