

**«Общественная позиция»
(проект «ДАТ» № 13 (50) от 31 марта 2010 г.**

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

**ВАГОННЫЕ СПОРЫ –
не последнее дело...**

Эти строки родились во время частых поездок на железнодорожном транспорте на фоне недостатков обслуживания пассажиров «КазахстанТемірЖолы» (КТЖ), которые видны невооруженным глазом, т.е. лежат на поверхности.

Многие изъяны «с бородой» – к примеру, радио на этом виде транспорта потеряло свой «голос» практически с развалом СССР. И с тех пор во всех типах вагонов (общих, плацкартных, купейных, мягких, не знаю только, как в испанском «Тальго»), эксплуатируемых КТЖ независимо от направления и классности поездов (местных, пассажирских, скорых, фирменных), пассажиры вынуждены всю поездку лишь созерцать немое радио.

Естественно, что такой информационный вакуум во время поездки устраивает не всех, тем более что пассажиры заплатили авансом за эту услугу при покупке проездного документа. Зачастую в домиках на колесах не увидишь проводника со шваброй или веником, и потому в них нет ни чистоты, ни порядка, и на этом фоне антисанитарии встают вопросы: интересно, чем занимаются службы санэпиднадзора на транспорте, есть ли проверяющие это в КТЖ? К бедам пассажиров приплюсуйте и массу недоделок, которые полностью на совести железнодорожников (сорванные крючки для одежды, недержащиеся газетницы, плохо закрытые на зиму окна, от которых веет сквозняком, слабое освещение), что, естественно, приводит к дискомфорту.

Определенные неудобства вносят и китайские вагоны. В январе этого года я со станции Чимкент выезжал в южную столицу на скором поезде № 34, полностью состоявшем из вагонов производства КНР. Я помню, как после первой поездки многие пассажиры поминали недобрый словом представителей КТЖ, купивших «кота в мешке».

Сыны Поднебесной умудрились пихнуть нашим железнодорожникам такие вагоны, в которые пассажиров набивают, как сельдей в бочке. Китайские вагоны плацкартного типа по внешнему виду сильно напоминают советские купейные, у них такой же свободный проход через весь вагон, а вот в купе вместо четырех пассажиров – шестеро, и они располагаются на трех полках. Мне, по закону подлости, попала именно третья полочка, место № 15, в вагоне № 13, вагона 067№23043. На третьей полке крючков для одежды не оказалось, и мне приходилось подкладывать пальто под голову, а костюм класть рядом с собой. Автор этих строк еще в первую поездку заметил, что эти вагоны производства КНР явно рассчитаны на людей карликового роста, и потому обеденный стол в полтора раза меньше, чем в советских вагонах немецкого производства. Впору для человека, заметно отставшего в физическом росте, и умывальник в туалете. Кроме стесненности (шестеро человек в узком пространстве), пассажиров «достает»

монотонный гул во время движения, такое чувство, словно ты бесменно стоишь на тормозной площадке в нерабочем тамбуре. Одним словом – дискомфорт. А ведь эти вагоны из Поднебесной на десятки лет «моложе» латаных-перелатаных советских. Кстати, многие пассажиры после поездки жалуются на мигрень и общую разбитость организма. Ведь недаром в свое время службы госсанэпиднадзора обнаружили ряд вредных для организма человека веществ и даже через суд останавливали движение этих вагонов. Кроме того, они не соответствовали и по техническим параметрам (тормозной путь). Но страсти вокруг вагонов улеглись, и каким-то образом, во вред здоровью казахстанцев и в нарушение правил техники безопасности на железнодорожном транспорте, в угоду китайцам, сбывшим нам вредоносный транспорт, с подачи чиновников «КТЖ» эти вагоны курсируют по стальным магистралям страны.

Не убывает дискомфорт и после ремонта. В феврале автор этих строк на скором поезде № 29 сообщением Алматы-Атырау выехал на станцию Кызылорда. После проезда санитарной зоны в окрестностях южной столицы проводник открыл туалет, а через некоторое время закрыл. Судя по виду, вагон 068№20997 был только окрашен и должен быть в порядке. Спрашиваю у проводника причину закрытия туалета. «Вагон недавно прошел ремонт на Алматинском вагоноремонтном заводе (АВРЗ), но есть недоделки, ремонтники недоложили пружину в систему водоснабжения, и потому туалет протекает», – слышу в ответ. Как оказалось, этим «тяп-ляп» ремонт на АВРЗ не ограничился, на всех нижних полках этого вагона не хватало по одному крючку.

Весьма странно борются с безбилетным проездом в КТЖ на железнодорожной станции Бесарык. С советских времен там существовала железнодорожная касса, осуществлявшая продажу проездных документов на останавливающиеся скорые и пассажирские поезда. Но однажды железнодорожные бастыки взяли да сократили тамошнего кассира, оказав медвежью услугу то ли самим себе, то ли пассажирам. И теперь до Бесарыка можно доехать на законном основании, купив железнодорожный билет. А вот уехать оттуда на таком же законном основании... Вот и становятся по прихоти железнодорожников бесарыкцы и гости зайцами-безбилетниками.

Все познается в сравнении. Автору этих строк приходилось пользоваться услугами железнодорожного транспорта России, Узбекистана, Кыргызстана. Небо и земля... В их вагонах звучит радио, передаются последние новости, а в руках проводников то швабра, то веник, о такой чистоте казахстанские пассажиры лишь мечтают... И потому нет ничего удивительного, что сервис от «КазахстанТемирЖолы» на порядок ниже наших соседей. И сказанное мной может подтвердить любой казахстанец, проехавший на нашем железнодорожном транспорте.

Магауя ХОЖАМУРАТОВ,
железнодорожный пассажир с многолетним стажем,
г. Шымкент

ВЕЕРНЫЕ
отключения
МОЗГОВ

Веерное отключение электроэнергии в Восточно-Казахстанской области приостановлено, но продолжает действовать заскоружное отключение мозгов.

Испытав всеобщий дискомфорт, филиал ОСДП «Азат» направил в акиматы города и области письмо, в котором предлагал активизировать внедрение инновационной альтернативной энергетики, способной составить конкуренцию монополисту. Было указано на возможность внедрения аэродинамических и гидродинамических электростанций, основанных на преобразовании статического потока ветра или воды в динамический напор. Способ, положенный в основу таких электростанций, реальный. Он убедительно подтвержден факторами строительства и эксплуатации самолетов и кораблей на подводных крыльях.

Поручение переадресовалось заместителю начальника отдела ЖКХ по транспорту и автомобильным дорогам А. Жаксылыкову. Возможно, господин Жаксылыков является корифеем энергетики, но только в наименовании его должности и в наименовании отдела, который управляет транспортом и автомобильными дорогами, энергетическая и финансовая компетенция не означена. На бордюрную достопримечательность Усть-Каменогорска г. Жаксылыков не пожалел выделить из бюджета миллионы долларов. В данном случае именно он решил, что на финансирование альтернативной энергетики в бюджете денег нет. Все деньги затрачены на бордюрное изящество.

Об экологии говорят так много, что новорожденные дети усваивают этот термин раньше, чем запоминают слово «папа». В областной бюджет на экологические цели поступают огромные суммы. Только один «Казцинк» ежегодно перечисляет в областной бюджет миллионы долларов. Но кто назовет хоть одну реально внедренную экологическую программу, профинансированную из средств областного бюджета по статье экологического назначения? Где эти так называемые экологические деньги?

На эти вопросы мы ответа не получим. Но мы можем сами поставить два рабочих вопроса и дать ответ на них: как велика сумма в 25 миллионов тенге в масштабах областного бюджета, и что может дать аэродинамическая и гидродинамическая энергетика?

Ответ на первый вопрос: 25 млн. тенге – это менее одного процента месячных поступлений в областной бюджет, или 5% от суммы сверхплановых поступлений в областной бюджет за январь 2010 года. Может ли акимат, не нарушая бюджетной дисциплины, выделить такую сумму на внедрение альтернативной энергетики, когда энергетический монополист, демонстрируя произвол, веерным отключением наносит неучтенный экономический вред малому и среднему предпринимательству и огромный моральный вред населению? Есть примеры, показывающие, что да, может. Особенно может и делает тогда, когда в этом кто-то заинтересован. Всем очевиден пример повальной замены бордюров на улицах Усть-Каменогорска. Это мероприятие выполнялось спонтанно. Особой красоты новые бордюры не принесли. Но ведь оно профинансировано из областного бюджета в сумме, которая, вероятно, исчисляется миллиардами.

Ответ на второй вопрос. Аэродинамический и гидродинамический способы преобразования энергии потока ветра и потока воды в электрическую энергию основаны на опыте преобразования энергетики потока при обтекании твердых форм. Этот способ позволяет создать большие и малые ветровые и водные

электростанции, которые дадут электричество и тепло в городское и сельское жилье, на объекты сельского хозяйства. Модули гидродинамических электростанций, установленные вдоль берегов Иртыша в пределах города Усть-Каменогорска, выработают электроэнергии больше, чем Усть-Каменогорская ГЭС. Более десятка промышленных предприятий Усть-Каменогорска могут в течение одного года создать множество аэродинамических и гидродинамических электростанций. Стоимость электроэнергии, полученной на гидродинамических электростанциях, будет значительно ниже существующих тарифов.

Мы видим, как американская компания AES продает производимую нашими предприятиями энергию. Как она веерными отключениями, иным шантажом и обманом постоянно наращивает тарифы, посредством которых выкачивает из казахстанцев огромные доходы. Казахстану остаются только урезанные налоги.

А мы противопоставляем «веерному шантажу» только заскорузлое торможение мозгов. Судьба наших инновационных программ, как и действующие предприятия, передаются в руки иностранцев. В частности, газодинамическими программами, рожденными в Усть-Каменогорске, заинтересовались 62 крупных корейских компании. Если бы растормозить мозги, то с этой инновацией мы могли бы прийти на корейский рынок. Но нет! Мы можем только подставляться под эксплуатацию!

Б.ЕРЕЖЕПОВ,

г. Усть-Каменогорск