



БЕЗПЕКА РУХУ – ЦЕ ІМІДЖ ЗАЛІЗНИЦІ



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– Чи можна навести конкретні приклади?

– Звичайно. 24 травня минулого року на 24 км перегону Ожидів-Заболотці Рівненської дирекції залізничних перевезень трапився схід вагона у вантажному поїзді № 2890 із наступним сходом на стрілочному переводі станції Заболотці ще 9 вагонів; 7 червня на станції Кострижівка (Івано-Франківська дирекція залізничних перевезень) трапився схід чотирьох вагонів у пасажирському поїзді № 350; 20 серпня на станції Стебник (Львівська дирекція залізничних перевезень), під час виконання маневрової роботи, локомотив ЧМЕ-3 здійснив проїзд забороненого сигналу із наступним сходом локомотива; 14 жовтня 2006 року на 39 км перегону Городок-Родатичі (Львівська дирекція) трапився схід всіма колісними парами трьох вагонів електропоїзда № 6101. Перелік випадків можна продовжувати.

– Що стало причиною цих інцидентів?

– Ці серйозні інциденти сталися через незадовільне утримання колій, порушення машиністами регламенту перегорів, несправність візків вагонів, а також через неякісне проведення деповського ремонту вагонів. Найбільше транспортних подій торік було зафіксовано на Львівській дирекції залізничних перевезень – 49. Щоправда, це на 3 випадки менше у порівнянні з позаминулим роком. Поменшало транспортних подій у порівнянні з 2005 роком у Тернопільській дирекції залізничних перевезень – на 6 випадків (9 проти 15), Івано-Франківській дирекції – на 4 випадки (15 проти 19). В Ужгородській

дирекції ситуація залишилась на рівні минулого року (16 проти 16). А от у Рівненській дирекції кількість транспортних подій перевищила позаторішню на 5 випадків.

Зазначу, що під час ліквідації наслідків цих інцидентів оперативно та надійно спрацювали відбудовні засоби залізниці. Відбудовні поїзди були задіяні і на господарських роботах: заміні мостів, укладанні стрілочних переводів на залізобетонних брусах, навантаженні та вивантаженні великовагових вантажів, а також ліквідації наслідків стихійного лиха. У квітні минулого року в роботі з ліквідації наслідків розмиву опори залізничного моста на перегоні Королево-Рокосово були задіяні потужні бульдозери Т-330, тягачі ГТУ-1 та гідросилові установки ХЙОШ. Бульдозерами було пересунуто в русло ріки 130 тис. метрів кубічних каменю і щебеню. За допомогою гідросилових установок і тягачів мостову конструкцію було піднято на 900 мм і повернуто в сторону на 1 900 мм. Таку роботу установками ХЙОШ і тягачами ГТУ-1 в Україні було виконано вперше.

– Яке з господарств залізниці має найбільше клопотів із дотриманням безпеки руху?

– Якщо аналізувати по господарствах, то найнестійліша ситуація із дотриманням безпеки руху поїздів склалася в локомотивному господарстві, де кількість транспортних подій зменшилася на 10 випадків у порівнянні з минулим роком, проте складає 45 відсотків від їх загальної кількості по залізниці. Зменшилася кількість транспортних подій у господарствах перевезень, електропостачання, комерційної

роботи і маркетингу, пасажирському. В господарстві сигналізації та зв'язку ситуація залишилась на рівні минулого року. Збільшення кількості транспортних подій зафіксоване у колійному господарстві.

Внаслідок транспортних подій залізниці було завдано матеріальних збитків на загальну суму 380 тис. 720,83 грн, при цьому винними відшкодовано 178 тис. 662,49 грн. Найбільшу суму збитків у 2006 році було завдано у господарстві колії – 146 тис. 632,68 грн, що становить 82 відсотки від загальної суми збитків, завданих з вини працівників залізниці, або 37 відсотків від загальної суми збитків, яких залізниця зазнала від усіх транспортних подій. Також з вини Казахської залізниці Львівській магістралі було завдано збитків на суму 201 тис. 058,34 грн. Це трапилося внаслідок випадку серйозного інциденту на 24 км перегону Ожидів-Заболотці, де стався схід вагона з наступним сходом на стрілочному переводі станції Заболотці ще 9 вагонів вантажного поїзда № 2890. З цього приводу виставлено претензію акціонерному товариству "Национальная компания "Казахстан Темир Жолы" та ТОО "Ак-Жайык – 7" на відшкодування збитків.

Впродовж 2006 року було скоєно 127 випадків несанкціонованих втручань сторонніх осіб в роботу залізничного транспорту, через що затримано 2 поїзди на загальний час 2 год. 16 хв. Особливу тривогу викликає розкрадання деталей рухомого складу, обладнання СЦБ, енергетики і зв'язку, матеріалів верхньої будови колії. Торік на залізниці було зафіксовано 108 випадків крадіжок, що мали безпосередній вплив на безпеку руху. Крім того, у 2006 році було виявлено 6 випадків накладань сторонніх предметів на колію. Найбільше – на Рівненській дирекції залізничних перевезень (4 випадки). Найзагрозливішим для безпеки руху було накладання кілометрового стовпчика на перегоні Сарни-Антонівка. Лише завдяки пильності локомотивної бригади вдалося уникнути серйозних наслідків.

– Які заходи вживалися працівниками апарату Головного ревізора

з метою активізації профілактичної роботи із дотримання безпеки руху поїздів і автотранспорту, зміцненню виконавчої дисципліни в структурних підрозділах залізниці впродовж 2006 року?

– З цієї метою працівниками апарату впродовж минулого року було проведено 4 357 перевірок, закрито для руху 1 289 ділянок, а на 412 – обмежено швидкість. Було заборонено експлуатувати 967 одиниць техніки (тягового рухомого складу, рухомого складу, транспортних засобів), у 133 – скасовано комісійні огляди, видано 2 582 ревізорських вказівки. За порушення нормативних актів з безпеки руху притягнуто до різних видів відповідальності 9 168 працівників залізниці.

– Як засвідчують публікації у "Львівському залізничнику", на дорогах, а особливо на залізничних переїздах у минулому році теж було неспокійно.

– Стан безпеки дорожнього руху в підрозділах залізниці за підсумками 2006 року викликає занепокоєння. Впродовж звітного періоду було скоєно сім дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Три з них – з вини водіїв залізничних переїздах. Зросла і кількість ДТП на залізничних переїздах. Торік було зафіксовано 36 ДТП (проти 27 – у 2005-му), у яких загинуло 6 осіб, ще 13 було травмовано. Варто наголосити, що всі ДТП на переїздах Львівської залізниці сталися з вини водіїв автотранспорту. На жаль, ці цифри не впливають на водіїв автотранспорту, які продовжують порушувати правила проїзду через залізничні переїзди. Сумний лік людських жертв започатковано і в новому році. 23 січня на за-

лізничному переїзді у Кам'янці-Бузькій (42 км перегону Сапіжанка – Радехів) поїзд збив автомобіль, водій якого грубо порушив Правила дорожнього руху. Внаслідок цього зіткнення дві пасажирки авто загинули. Водій і третя пасажирка госпіталізовані із важкими травмами.

– Євгене Івановичу, що, на Вашу думку, нині суттєво гальмує процес підвищення рівня безпеки руху у підрозділах залізниці?

– Незважаючи на проведення відповідної профілактичної роботи та реалізації низки заходів, спрямованих на покращення безпеки руху поїздів, ряд питань з року в рік залишаються невирішеними. На залізниці продовжується експлуатація локомотивів та моторвагонного рухомого складу, пасажирських вагонів з вичерпаними термінами експлуатації, невирішеним залишається питання забезпечення дистанцій електропостачання грозозащитами розрядниками для заміни старих, заземленим контактних опор. На сьогоднішній день до кінця не вирішене питання щодо випрямлення кривих малого радіусу, де курсують пасажирські поїзди. І це лише мала частина з тих проблем, які потребують нагального розв'язання.

На завершення зазначу, що завдяки начальнику залізниці у 2006 році всі ревізорські дільниці були забезпечені цифровими фото-відеокамерами, принтерами для них та фотопапером. Це значно покращило розслідування транспортних подій, дозволило фіксувати речові та інші докази безпосередньо на місцях подій для їх подальшого ретельного розслідування. Також торік на всіх ревізорських дільницях була замінена на нову стара комп'ютерна

Начальник медичної служби залізниці Михайло ЯВОРСЬКИЙ:

«Майбутнє залізничної медицини полягає у постійному вдосконаленні програми добровільного медичного страхування»



У зв'язку з тим, що 1 січня 2007 року закінчилася дія Генеральної угоди добровільного медичного страхування залізничників та пенсіонерів залізниці із страховою компанією «ІнтерТрансПоліс», у медичну службу надходить багато запитань від працівників стосовно подальших умов організації медичного страхування на залізниці.

Медичні заклади залізниці фінансуються з Державного бюджету України через Міністерство транспорту та зв'язку України. Хронічне – упродовж багатьох років – недостатнє фінансування медичних закладів з Державного бюджету змусило керівництво залізниці і дорпроф-

соз шукати додаткові джерела фінансування.

Тому у 2001 році Львівська залізниця першою в системі Укрзалізниці запровадила добровільне медичне страхування залізничників (ДМСЗ) та пенсіонерів залізниці. Метою Програми добровільного медичного страхування було створення галузевої системи страхування, спрямованої на поліпшення соціального захисту та здоров'я працівників і пенсіонерів залізниці шляхом формування додаткових джерел фінансування медичних закладів. Це дало можливість додатково залучити кошти на недостатньо фінансовані статті бюджету, а саме: медикаменти, продукти харчування, м'який інвентар.

Шестирічний досвід роботи у системі добровільного медичного страхування залізничників свідчить, що кошти, отримані від страхової компанії на покриття страхового випадку, суттєво покращують умови лікування та перебування хворих у стаціонарі. У випадку госпіталізації незастрахованого хворого, він змушений самостійно забезпечувати себе медикаментами за власний кош, адже реальне джерело медикаментозного забезпечення на теперішній час – це кошти страхової компанії (у разі страхової госпіталізації), оскільки в кошторисі видатків Державного бюджету для медичних закладів витрати на медикаменти не передбачені. Ми глибоко

переконані, що Програма ДМСЗ і в подальшому повинна функціонувати на залізниці, а накопичений нами досвід у цій роботі повинен використовуватися для її удосконалення.

Так, на першому етапі ДМСЗ, який розпочався на залізниці на початку 2001 року, передбачалася сплата страхових внесків у розмірі 4 гривні. Проте, у зв'язку з ростом цін та інфляції за ці роки суттєво збільшилися витрати на лікування застрахованих хворих, визначена сума страхових внесків виявилася недостатньою для покриття видатків на лікування. В окремих випадках хворим доводилося купувати частину призначених лікарських препаратів за власні кошти. Для більш повного медичного забезпечення застрахованих хворих, а також покращення умов перебування пацієнтів у стаціонарах, медичною службою було запропоновано збільшити страховий платіж до 16 гривень на місяць.

Вивчаючи пропозиції страхових компаній, які пропонують свої послуги на ринку ДМСЗ і виявляють бажання співпрацювати з лікувальними закладами залізниці, медична служба особливо увагу звертає на річний ліміт відповідальності, граничні суми страхового відшкодування за один ліжко-день та максимальні ліміти відповідальності за окремими страховими випадками у стаціонарних відділеннях.

Нами визнано, що найкращі умови

страхування запропоновані страховою компанією «Нафтагазстрах», яка надає річний ліміт відповідальності у розмірі 16 000 грн на застраховану особу, що дає можливість збільшити ліміт відповідальності за окремими страховими випадками на один ліжко-день у 2,5-3 рази.

Із аналізу пропозицій, запропонованих до розгляду, видно, що на лікування пацієнта із захворюванням легеневої системи у пульмонологічному відділенні КЛЛЗ страховою компанією будуть відшкодовуватися кошти в розмірі 41 грн.59 копійок на день. Із цієї суми 9 грн щоденно буде використано на покращення харчування; 1 гривня – на придбання м'якого інвентаря, решта 31грн 59 коп. – на забезпечення медикаментами, з яких 80% (25,28 грн) – на лікарські препарати, призначені лікарем, а 20% (6,32 грн) – на забезпечення лабораторних досліджень. Таким чином, за 15 днів лікування хворого страховою компанією буде перераховано суму у розмірі 41.59X15= 623,85 грн. При річному страховому платіжі на одну застраховану особу 192 грн на рік (16 грн на місяць).

Новими пропозиціями страхових компаній, як приклад удосконалення і розширення можливостей страхування, є відшкодування коштів на лікування застрахованих в умовах денних стаціонарів і стаціонарів вдома, а також винагорода лікувальному закладу за ведення справи.

За таких умов з'явиться можливість надавати кожному застрахованому залізничнику медичну допомогу в обсязі, передбаченому медико-економічними стандартами лікування.

У зв'язку з закінченням 1 січня 2007 року Угоди медичного страхування пенсіонерів залізниці керівництвом залізниці прийнято рішення надавати з 1 січня 2007 року матеріальну допомогу непрацюючим пенсіонерам залізниці на лікування із розрахунку 20 грн на 1 ліжко-день (витрати на медикаменти – 11 грн, параклінічні дослідження – 2 грн, продукти харчування – 6 грн, м'який інвентар – 1 грн), при умові дворазової госпіталізації упродовж календарного року. Ця матеріальна допомога надається через медичні заклади залізниці для компенсації вартості послуг з лікування непрацюючих пенсіонерів.

В умовах подальшого обмеженого державного фінансування лікувальних закладів залізниці вирішити проблему гарантованого фінансування на нормативне лікування, харчування та умови перебування хворих залізничників у стаціонарах можливо тільки через подальше вдосконалення Програми добровільного і обов'язкового медичного страхування залізничників. З огляду на це, керівництвом залізниці було підписано договір про добровільне медичне страхування із страховою компанією «Нафтагазстрах».