

# “Хімічний аналіз” порядності постачальника

**Робота хімічної лабораторії локомотивного депо Здолбунів стала на заводі постачання некондиційного вугілля, основна маса якого надходить на Львівську залізницю через станцію Здолбунів. Про діяльність підрозділу розповідає завідувач лабораторією Ніна Вуйлова.**

– Ніно Іванівно, як починалася робота вашого підрозділу?



– Два роки тому до якості вугілля, що надходить на Львівську залізницю через нашу станцію, було дуже багато претензій. Доходило до того, що вміст породи в окремих вагонах із антрацитом перевищував норми в десятки разів. Таке вугілля погано горіло, а коштувало як повноцінне паливо. Тому й вирішили на базі нашої лабораторії створити своєрідний фільтр на шляху вугільного браку.

Усе вугілля, що надходить до нас із Південно-Західної залізниці, проходить через Здолбунів. Зрозуміло, що ніхто не дасть вагону днями простоювати на нашій станції до того часу, як буде зроблено аналіз його вмісту. Адже вантажі повинні рухатися за графіком. Тому все почалося із серйозної розмови з начальником інспекції вхідного контролю якості продукції. Відразу після цього з'явився наказ №231/4 про організацію проведення вхідного контролю якості вугілля, що отримується для забезпечення роботи залізни-

ці через станцію Здолбунів. З того самого дня й почалася наша робота. Вона полягає в тому, що вміст кожного вагона із чорним паливом, який слідує через станцію, проходить лабораторне дослідження. Упродовж 2009-2010 рр. ми провели 250 таких аналізів.

Початок був доволі важким, адже за вимогами державного стандарту для таких досліджень необхідне певне обладнання та окреме приміщення, бо при роботі з вугіллям виділяється дуже багато пилу. Якби мова йшла про перевірку вмісту двох-трьох вагонів, все було б значно простіше, а в нас – справжній конвеєр, через який може проходити по 100-200 вагонів. Хочу наголосити, що мова йде не про експрес-аналіз, коли лабораторія вибірково перевіряє якість вугілля з якогось одного вагона.

– Як на практиці виглядає організація перевірки вугілля?

– Як тільки вагони з вугіллям виходять зі станції Шепетівка до Здолбунова, ми тут же отримуємо через комп'ютерну мережу інформацію про їхню кількість, щоб встигнути підготуватися до взяття проб. Відразу після прибуття вантажу на станцію маневровий теп-

ловоз відганяє вагони з вугіллям на спеціальну колію до рампи. У кожному вагоні за вимогами держстандарту необхідно відібрати проби з 15-ти точок. При цьому чітко регламентована і глибина відбору. Всі проби з одного вагона перемішуються та укладаються в окремий мішок. Якщо прибуло 10 вагонів, матимемо 10 мішків. Вміст кожного аналізуємо.

Стандарт передбачає можливість проведення вибіркового аналізу одного вагона зі всієї партії, та практика свідчить, що на один склад вагонів із якісним паливом може трапитися вагон із абсолютно непридатним для опалення вугіллям. Результати нашої роботи мають важливе значення, адже від них може залежати не лише ціна поставленого палива (якщо якість знижена, змінюється і ціна), або і його повернення постачальнику. На жаль, були в нашій практиці й такі випадки. Вагони вже йшли до Львова, коли результати аналізу показали, що антрацит майже наполовину бракований (зольність 40-45% замість 9% за стандартом).

За поданою нами інформацією було проведено повторний аналіз вугілля у Львівській дорожній

хіміко-технологічній лабораторії. Результати обох досліджень співпали. Після цього були викликані представники постачальника і всі вагони із бракованим вугіллям було повернуто. Наскільки мені відомо, з компанією-постачальником було розірвано угоду, а вже нові партії вугілля, що надходили до Здолбунова, були відмінної якості.

– Що означає зниження якості вугілля для залізниці?

– По-перше, це проблеми у пасажирських вагонних депо, які використовують вугілля для опалення вагонів. Якщо вугілля браковане, воно не горітиме, скільки б його не підкидали в піч. Ось простий приклад: за зольності у 45% з 10 кг вугілля буде 5 кг негорючих відходів, за які було заплачено, як за повноцінне вугілля. По-друге, на такому паливі не можуть нормально працювати котельні, а їх і сьогодні багато на малих станціях. І ще один важливий момент – ціна антрациту залежить від його якості. Якщо результати аналізу показують підвищену зольність – вартість палива зменшується.

– У вашій лабораторії працюють лише жінки. Як вдається витримувати такі навантаження і темпи роботи?

– Звичайно, коли ми тільки починали, був задум придбати спеціальну установку для відбору вугілля, та її вартість на той час сягала 1,5 млн грн. Потім почалася криза і від ідеї довелося відмовитися. Тому сьогодні, як і два роки тому, взимку і влітку кожна проба відбирається вручну. Нам допомагають працівники бази палива, куди надходить вугілля. Вони відбирають вугілля з кожного вагона і доставляють мішки до нашої дробарки. Далі починається робота наших лаборантів. За потреби необхідно підсушити вугілля, потім перетворити всю масу на частки розміром до 3 мм. Після ще одного подрібнення та відсіювання відбирається всього один грам суміші. У результаті його спалення в муфельній печі та зважування золи на лабораторних вагах отримуємо остаточний результат. Як бачите, треба чимало попрацювати, та від такого аналізу часто залежить подальша якість роботи всієї залізниці. До речі, окрім вугілля наша лабораторія проводить аналіз всіх 12 марок олив, що використовуються у двигунах локомотивів.

Спілкувався  
Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото автора



## • Апарат безпеки руху інформує

**За інформацією апарату безпеки руху поїздів і автотранспорту, упродовж першого півріччя 2010 року зафіксовано 45 транспортних подій, що на 2 випадки менше, ніж за аналогічний період 2009-го. Із загальної кількості транспортних подій – 19 трапилося з технічних причин, 22 сталися через технічні причини та пов'язані з людським чинником, решта стали наслідком людського фактора.**

Згідно з аналізом стану безпеки руху, збільшення кількості транспортних подій зафіксовано в господарствах колії (на 3 випадки – 7 проти 4), вагонному (на 6 випадків – 8 проти 2), електропостачання (на 2 випадки – 5 проти 3).

У той же час кількість випадків зменшилася в локомотивному господарстві (на 5 випадків – 18 проти 23), господарстві комерційної роботи та маркетингу (на 3 випадки – 0 проти 3), приміських пасажирських перевезень (на 5 випадків – 4 проти 9). На рівні минулого року залишились показники в господарствах перевезень (2 проти 2) та пасажирському (1 проти 1). У господарстві сигналізації та зв'язку транспортних подій не зафіксовано.

“Лідером” серед дирекцій за кількістю транспортних подій, зафіксованих упродовж першого півріччя 2010 року, є Рівненська дирекція залізничних перевезень. Тут їх кількість збільшилась на п'ять випадків (11 проти 6). У той же час менше транспортних подій, ніж за аналогічний період 2009 року, зафіксовано на територіях Львівської (на 3 випадки – 14 проти 17), Тернопільської (на 3 випадки – 7 проти 10) та Івано-Франківської

## Безпека руху: спільний знаменник проблем та здобутків півріччя

(на 1 випадок – 7 проти 8) дирекцій залізничних перевезень. Як і торік, 6 проти 6 транспортних подій трапилося на території Ужгородської дирекції залізничних перевезень.

Особливу увагу привертає той факт, що згідно з аналізом найбільш несприятливими годинами доби, під час яких виникали транспортні події, є період з 10.00 до 11.00 год, саме у цей проміжок часу зафіксовано 4 ви-

падки транспортних подій. Несприятливим днем тижня, впродовж якого зафіксовано найбільше транспортних подій (14 випадків), є вівторок.

Внаслідок транспортних подій залізниці завдано збитків на загальну суму понад 66 тис. грн.

Ретельно проаналізувавши виявлені проблеми і недоліки, апарат безпеки руху поїздів і автотранспорту розробив основні

напрямки щодо підвищення рівня безпеки руху на Львівській залізниці, у яких передбачено конкретні заходи по кожній службі, у тому числі проведення місячників безпеки руху, навчання кадрів, посилений догляд за технічними засобами тощо.

Викликає занепокоєння і стан безпеки дорожнього руху. Упродовж звітної періоду загальна кількість дорожньо-транспортних пригод (ДТП) збільшилась на 8 випадків

(17 проти 9). Лівова частка з них припадає на аварії, що трапились на залізничних переїздах (15 проти 8). У 14 випадках автотранспорт було збито поїздом, а в одному автомобіль врізався у бік поїзда. Варто наголосити, що всі ДТП на переїздах трапились з вини водіїв автотранспорту. Вини залізниці в цих випадках нема.

Кількість травмованих у порівнянні з минулим роком зменшилась на 18 осіб (9 проти 27), в тому числі 2 особи зазнали смертельних поранень, тоді як за звітний період минулого року внаслідок аварій зафіксовано 5 летальних наслідків.

Незважаючи на зусилля, яких докладають залізничники для підвищення рівня безпеки руху на переїздах, за підсумками першого півріччя цього року ситуація виглядає не надто оптимістичною, а причиною є те, що далеко не всі водії автотранспорту усвідомлюють, що основною запорукою безпеки є саме їхня уважність та дисциплінованість під час руху на ділянках перетину колій з автошляхами. Тому лише чітке і безумовне дотримання правил дорожнього руху може убезпечити водіїв та пасажирів автотранспорту від трагедій та неприємностей.

Підготував Андрій ВЕЗДЕНКО