

# Крадуть не тільки матеріали верхньої будови колії, але й кабелі та деталі із вагонів і локомотивів

(Закінчення. Поч. на 1-й стор.)



— Крадіжки, звичайно, траплялися, але до розкомплектування верхньої будови колії не доходило, — розповідає начальник служби воєнізованої охорони Дмитро Дудаш. — Не було випадків розкомплектування не те що колій головного ходу, навіть недіючі під'їзні колії не чіпали. Але згодом все змінилося, злодії почали з недіючих під'їзних колій, які вже встигли зарости чагарниками, а зараз намагаються поцупити металеві деталі колій навіть із головного ходу. Показник крадіжок кожного року перебуває практично на однаковому рівні. Взимку, через погодні умови менше крадіжок, а з настанням теплої пори року злодії активізуються. Особливо їх приваблюють колії на дерев'яних шпалах, які подекуди прогнили і з них легко витягти костилі і підкладки. Упродовж січня-квітня 2011 року зафіксовано 48 крадіжок матеріалів верхньої будови колії на суму майже 40 тис. грн. У минулому році за аналогічний період було скоєно 35 крадіжок, але загалом на значно більшу суму — 60 тис. грн. Потерпає від крадіжок і служба сигналізації та зв'язку, бо злодії крадуть кабелі та прилади СЦБ. Щоправда, цього року зменшилася кількість крадіжок і пошкоджень приладів СЦБ, але сума завданих збитків значно більша в порівнянні з минулим роком. Цього року зафіксовано 16 випадків крадіжок на загальну суму понад 75 тис. грн, тоді як у 2010 році за перших чотирьох місяців зафіксовано 25 крадіжок на суму майже 40 тис. грн.

— Якщо крадуть із недіючих під'їзних колій, то може доцільно було би їх списати?

— На залізниці є колії, які роками не діють і контроль за ними не ведеться. Думаю, було б доцільно розглянути можливість самим їх розібрати, щоб чужі цього не зробили. Але процедура списання мені невідома. Це має вирішувати керівництво залізниці.

— Можете назвати кілька найзухваліших випадків крадіжок?

— Візьмемо приклади, які трапилися перед Великоднем. Незважаючи на наближення такого величного свята і суворого посту, тоді майже кожного дня траплялися крадіжки. Наприклад, 16 квітня на перегоні Лавочне-Бескид було викрадено 63 протиугони. На подію відреагували миттєво, перевірили всі пункти прийому металообрухту, але пропажі там не виявили. Мабуть, злодії ще не встигли здати викрадене в пункт прийому металевих брухту. Однак, викрадене виявили уже через 6 годин у лісосмузі. А 18 квітня у Сарнах злодії викрали деталі та інструменти із колійної комори: болти, гайки, костилі, лапи, лом, шпальні кліщі, дві сокири, домкрат. Вартість викраденого становить 6 тис. грн. Але якщо болти, гайки і костилі — це дріб'язок, то шпальні кліщі, лапи та домкрат — це інструменти, якими можна розкомплектувати верхню будову колії, а це вже серйозно. Звичайно, лиходії не поспішають здавати ці інструменти у металообрухт, розуміючи, що їх можуть швидко виявити. Але всі пункти прийому металообрухту ми тримаємо під контролем, тому як тільки буде спроба здати ці інструменти — ми про це знатимемо.

Крадуть не тільки матеріали верхньої будови колії, але й запчастини із локомотивів. Наприклад, 27 квітня в локомотивному депо Чернівці із тепловоза 2М62 викрадено десять охолоджувальних секцій. Сума збитків становить 50 тис. грн. Щоправда, двох непрацюючих зловмисників о 2-й годині ночі затримали наші стрільці та працівник міліції.

— Цікаво, як вони знали, що і як знімати з локомотива?

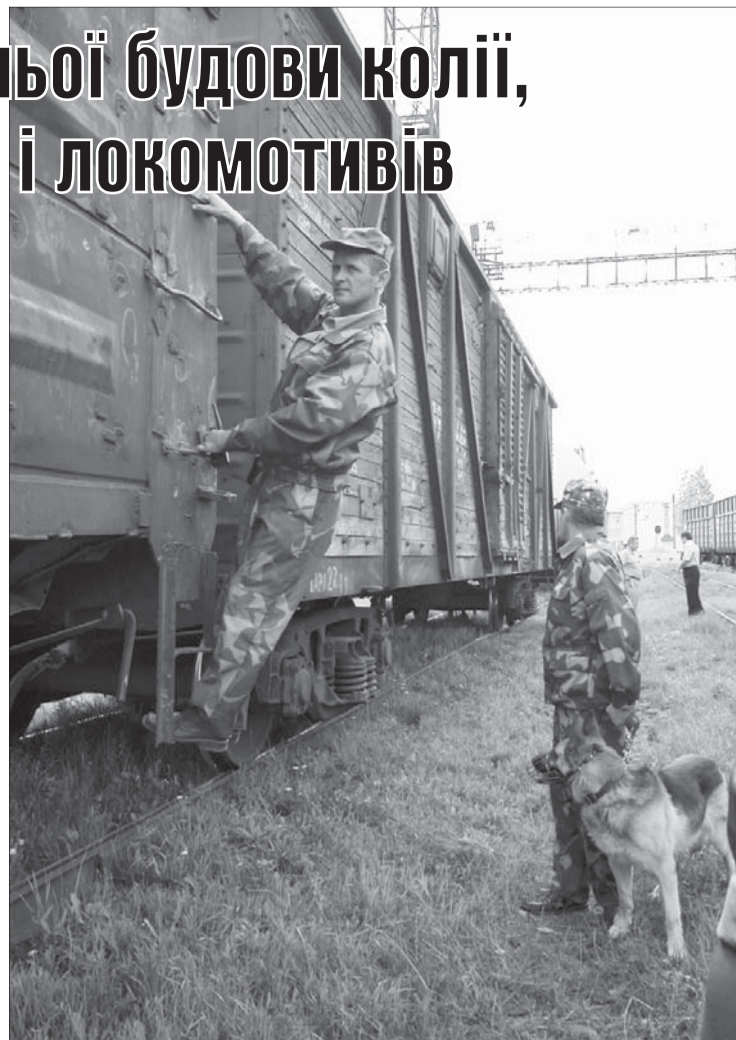
— Я не хочу наговорювати, але мені здається, що в таких випадках без допомоги колишніх або й

працюючих залізничників не обходиться. Людина, яка незнайома із залізничним транспортом, не може знати, що і як знімається з тепловоза. Вона взагалі пообіться встромити туди носа...

Досить часто трапляється, що залізничники самі опосередковано заохочують правопорушників до крадіжки. Ну хоча б тим, що після завершення ремонтів колій не прибирають матеріали. Така ж ситуація із крадіжками приладів СЦБ та кабелів. Крадіжки кабелів трапляються часто, але злодії чомусь кожен раз викрадають не високовольтні кабелі. Я не пам'ятаю такого випадку, коли була хоча б спроба викрадення високовольтного кабелю, відповідно, не було жодного летального випадку при спробі його викрасти. Усе це наводить на конкретні висновки. Крадіжки кабелів та приладів СЦБ можна виявити тільки по гарячих слідах. Якщо повідомлення надійде запізно або нема можливості оперативно виїхати на місце злочину — ввіймати зловмисника практично неможливо. Злодій намагатиметься якнайшвидше покинути місце злочину, кабельну ізоляцію обріже або обпалить. Виявити в пункті прийому металообрухту кабелів залізничного походження надзвичайно важко.

— У яких населених пунктах трапляється найбільше крадіжок?

— Перш за все хочу наголосити, що на Львівській залізниці ситуація менш криміногенна порівняно з іншими залізницями. У нас не виявлено угруповань, які серйозно займаються крадіжками. Тому важко виокремити якісь конкретні місця. Крадіжки трапляються у всіх семи областях Західної України, на території яких знаходиться Львівська залізниця. Проте впевнено можна сказати, що найбільше крадіжок трапляється поблизу великих населених пунктів, особливо обласних центрів. Багато випадків фіксуємо на Закарпатті, оскільки там проживає специфічне населення, серед правопорушників — багато ромів. Наприклад, у Мукачевому було чимало крадіжок. Керівництво Мукачівського загону воєнізованої охорони провело бесіду з циганським бароном із табору Радванка і кількість крадіжок поменшала в



рази.

— Типовий злодій, хто він?

— Проаналізувавши ситуацію, ми побачили, що крадіжками займаються переважно молоді люди, тобто чоловіки віком 20-30 років, без постійного місця праці. Вони йдуть на колію, чинять злочин і навіть не задумуються, до яких наслідків можуть призвести їхні дії. Адже через крадіжку однієї накладки можуть постраждати люди або цілі населені пункти. Залізниця — це не лише пасажирські перевезення. Щодня залізницею рухається велика кількість небезпечних вантажів.

— До яких заходів вдається служба для зменшення кількості крадіжок?

— Ми тісно співпрацюємо з транспортною міліцією, проводимо спільні рейди та засідки. Періодично перевіряємо пункти прийому металевих брухту на наявність металу залізничного походження. Посилили профілактичні заходи, зокрема, проводимо роз'яснювальні бесіди у школах та в колективах підприємств, що знаходяться неподалік колій. Звертаємося за допомогою до священиків і вони в церквах проводять роз'яснювальну роботу. Це теж має добрі наслідки. Але самотужки служба воєнізованої

охорони проблеми крадіжок не подолає, бо на кожному кілометрі стрільця чи міліціонера не поставиш. За збереження обладнання та матеріалів повинні відповідати керівники підрозділів. Скажімо, коли почали з'ясувати, як була здійснена крадіжка в Сарнах, виявилось, що колійна комора була зачинена навісним замком. А що таке навісний замок?! Він швидко відмикається при допомозі молотка та інших підручних засобів. Треба, щоб замки були врзні. Потрібно ставити і "ревуни". Це дуже дієві заходи проти злодіїв. Крадій насамперед думає про те, щоб не ввійматися на гарячому, а тому крадіжки здійснює у місцях, де нема огорожі, сигналізації, освітлення та зв'язку, щоб у разі виявлення не було можливості перездзвонити у правоохоронні органи. Якщо всі залізничники будуть належно виконувати свою роботу, крадіжок поменшає. Переконали, всі посадові особи знають, що й де з їхньої території можна вкрати. Наприклад, колійний майстер чи бригадир знає свою територію і бачить, у яких місцях може бути вчинена крадіжка тих же накладок чи підкладок.

Розмовляв Дмитро ПЕЛИХ  
Фото з архіву газети

За підсумками низки технічних рад, які відбулися у квітні цього року, генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак визначив пріоритетні напрямки впровадження автоматизованих систем для оптимізації роботи залізничної галузі. За його словами, автоматизація мусить бути не локальною, вона повинна охопити всі господарства і управління залізниць України, як єдиний технологічний комплекс. Автоматизація впроваджуватиметься як у виробничих процесах, так і в управлінських.

Зокрема, на технічних радах вирішено створити єдину систему обліку та управління майновим комплексом залізничного транспорту України та забезпечити її взаємодію

## Пріоритетний напрямок — автоматизація процесів

системою автоматизованого ведення бухгалтерського обліку у структурних підрозділах залізниць АСБО "Фобос".

Володимир Козак зобов'язав у стислі терміни доопрацювати автоматизовану систему управління матеріально-технічним забезпеченням Укрзалізниці, передбачити можливість контролю за якістю продукції. Крім того, на технічних радах вирішено перейти від дослідної до постійної експлуатації автоматизованої системи управління експлуатацією та ремонтом пасажирських вагонів. Вона дозволяє

оперативно відстежувати місцезнаходження, використання, технічний стан кожного вагона, а також технологічні процеси ремонту, технічного обслуговування, наявність матеріальних і трудових ресурсів, які забезпечують достатній рівень відновлення й утримання парку пасажирських вагонів.

На технічних радах йшлося і про використання автоматизованих систем для забезпечення пасажирських перевезень. Зокрема, сьогодні триває робота щодо повного переходу на оформлення електронних проїзних

документів у внутрішньому сполученні. У процесі вирішення — питання удосконалення диспетчерського управління перевізним процесом. Як зазначив генеральний директор Укрзалізниці, на сьогодні необхідно поетапно перейти до автоматичного введення інформації про переміщення рухомих об'єктів (поїздів, локомотивів тощо).

У перспективі планується перейти на автоматизовану обробку маршруту машиніста, що дасть змогу контролювати витрати пального. До активного впровадження автоматизованих процесів готується Головне комерційне управління: з 1 липня впроваджується електронний документообіг при перевезенні вантажів у внутрішньому сполученні.

Наступну технічну раду УЗ із заявлених питань заплановано провести у червні цього року.