



Про рівень криміногенної ситуації на Львівській залізниці та заходи зі збереження майна і профілактики крадіжок кореспондент газети спілкувався із першим заступником начальника служби воєнізованої охорони Ігорем Сидорком.

– Окрім охорони об'єктів, у т.ч. особливо важливих, ліквідації і запобігання пожежам, профілактичної роботи, одним із найважливіших завдань воєнізованої охорони є попередження крадіжок майна залізниці і вантажів. Чи вдається нині тримати цю ситуацію під контролем?

– Що стосується вантажів, то номенклатурні, тобто ті, що підлягають обов'язковій охороні, збережені на 100 відсотків. Щоправда, зареєстровано одну крадіжку на станції Чернівці, де під час навантаження вагона було викрадено кілька пар калосів.

Щодо розкрадання майна залізниці, то впродовж 8 місяців 2012 року у порівнянні з аналогічним періодом минулого року крадіжок поменшало на 37 випадків. Цього року на оперативний облік взято 191 крадіжку, із яких 133 розкрито. За скоєння цих злочинів затримано 179 зловмисників. Порушено 98 кримінальних справ. Утім варто зазначити, що цього року сума збитків, завданих залізницю, збільшилася і становить 651 тис. грн.

– А де найбільше трапляється крадіжок майна залізниці?

– Проаналізувавши загальну картину, ми з'ясували, що найкриміногеннішими є дільниці Калинів–Рудки, Рясне–Дубляни, Підзамче–Львів, Рясне–ІІ–Кар'єрна, Клесів–Томашгород, Сарни–Решуцьк, Товмачик–Делятин, Королево–Виноградово, Великий Березний–Сіль. Найбільше крадіжок скоєно на територіях обслуговування господарств служби колії та сигналізації і зв'язку. Наприклад, на території Хустської дистанції колії скоєно аж 15 крадіжок, у Сарненській – 12, а в Ужгородській – 10. У господарстві сигналізації і зв'язку найбільше крадіжок зафіксовано на території Львівської та Сарненської дистанцій – 18 та 5 випадків відповідно. Безпосередньо на підприємствах зафіксовано лише 3 крадіжки. Усі вони розкриті.

– Тож традиційно найбільше злочинів приваблюють матеріали верхньої будови колії і обладнання СЦБ та зв'язку?

– А в цьому нема нічого дивного, адже найбільше крадіжок трапляється там, де нема постів воєнізованої охорони чи інших залізничних підрозділів. Багато крадіжок стається на під'їзних коліях, які не експлуатуються. На сьогодні для злочинців це – ласий шматок. Переважна частина таких колій заросли чагарниками, не проглядаються з великої відстані, а тому їх можуть демонтувати навіть серед дня. Як правило, коли виявляють таку крадіжку, то часто буває важко розкрити злочин, бо рейки або вже залиті бетоном на будові, або поїхали на металургійні заводи.

– Тому, мабуть, регулярно перевіряєте пункти прийому металобрухту?

– Перевіряємо, і це дає результати. За

перших вісім місяців цього року ми здійснили 209 перевірок пунктів прийому металового брухту. У восьми випадках було виявлено метал залізничного походження.

Наприклад, 14 травня о 7:20 на пульті чергового станції Борислав з'явився сигнал хибної зайнятості колії. Оперативно прибувши на місце події та з'ясувавши причину хибного сигналу, наш підрозділ вирішив перевірити міські пункти прийому металобрухту, в одному з яких і знайшлися поцуплені мідні деталі дросель-трансформатора. За інформацією працівника пункту прийому металобрухту був затриманий місцевий безробітний 1966 року народження. Він зізнався в скоєнні крадіжки. Вартість викраденого становить майже 11 тис. грн. За цим фактом порушено кримінальну справу.

До речі, коли виявляємо у пунктах прийому метал залізничного походження, звертаємося до місцевої влади з вимогою позбавити ліцензії підприємств, що утримують пункт прийому металобрухту.



Злочини найчастіше дошкуляють колійникам і зв'язківцям

– Прийомом залізничного металу "грішать" одні й ті ж підприємці?

– Ні, щоразу це інше підприємство.

– Які заходи здійснюєте для розкриття і профілактики злочинів?

– У цьому напрямі співпрацюємо з транспортною міліцією – організуємо спільні рейди та засідки. За вісім місяців відбулося 1103 рейди з охорони рухомого складу та майна залізниці, у яких задіяно 2348 працівників воєнізованої охорони. Водночас побільшало особового складу в оперативних групах. Особливо це стосується дільниць, де зафіксовано найбільше крадіжок, де спостерігається масовий прохід людей через колії у невідновлених місцях. Крім того, ми ініціювали і провели спільну нараду з керівниками служб колійної та сигналізації і зв'язку, де озвучили ряд заходів, необхідних для зменшення кількості крадіжок. А питань виникає багато, от хоча б щодо дотримання посадовими особами "Порядку збереження матеріальних цінностей в структурних підрозділах залізничного транспорту України". Для прикладу, 4 серпня 2012 року в кладовій Мукачівської дистанції колії зафіксували відсутність рожкового ключа, призначеного для дотягування болтів стиків рейок. Під час огляду прилеглої території на відстані близько 5 метрів від кладової ключ лежав у траві. А на вікні кладової не було решітки. З огляду на те, що ключ не викрали, а просто викинули неподалік, можна припустити, що в кладовій через банальну цікавість понишпорили підлітки. На жаль, такі ситуації

трапляються в багатьох пунктах зберігання інструментів, де нема решіток на вікнах, двері замикаються навісним замком замість більш надійного врізного тощо.

Важливо, щоб у питаннях збереження майна залізничники були нашими союзниками, тоді ми зможемо за гарячими слідами затримувати злочинців та попереджувати злочини. Наприклад, біля Сарн досить часто викопують та пошкоджують кабелі. А все тому, що місцеве населення із металощукачами шукає поблизу залізниці скарби. Шукачі скарбів роблять це серед дня. А повідомлення від чергових на станціях чи машиністів які бачать людей поблизу колій, що поводяться підозріло, надходять українською мовою. Якби до нас надходила така інформація, ми виїжджали б на місце події, затримували цих осіб, з'ясовували причину їхньої дивної поведінки і за достатніх підстав притягували б правопорушників до адміністративної відповідальності. Упевнений, що після таких заходів поменшало б спроб викрасти або пошкодити залізничне майно. "Мисливці за скарбами" добре знаються між собою і швидко попередили б один одного про неприємні наслідки від походів із металощукачами до залізничних об'єктів.

– Яка ситуація із виявленням контрабанди у залізничному транспорті?

– Раніше працівники служби воєнізованої охорони, митної та прикордонної служб часто виявляли контрабанду на станціях Чоп, Батево, Ягодин, Мостиська-ІІ і Ужгород-ІІ. Зараз у Мостиськах та Ужгороді нема випадків закладення контрабанди. А

все завдяки збільшенню кількості постів у парках станцій. До речі, за рахунок посилення додатковим постом парку станції Ужгород-ІІ у січні та березні цього року там були затримані дві особи, які вчинили спробу викрадення майна залізниці. На інших станціях ще трапляються випадки закладення контрабанди, бо протидіяти їм нелегко. Наприклад, на станції Ягодин наш підрозділ не дислокується. Цю станцію епізодично охороняють стрільці з ковельської стрілецької команди. А "наскоки" не завжди дієві.

– Наскільки серйозною є проблема ходіння по коліях у невідновлених для цього місцях?

– Упродовж звітного періоду за порушення Кодексу України про адміністративні правопорушення затримано 2608 осіб, із них 2599 оштрафовані на загальну суму 90,5 тис. грн. За порушення ст. 109 ч. 3, тобто за ходіння по коліях у невідновлених місцях, оштрафовано 2583 особи на загальну суму 88 тис. грн. Затримано 12 осіб за порушення перепусткового режиму та пошкодження рухомого складу. Цих правопорушників змусили в середньому сплатити по 170 грн штрафу. За самовільний проїзд у вантажних поїздах затримані 4 особи, які загалом сплатили 480 грн штрафу.

– Збільшення штрафів (від 8,5 до 34 грн) хоч якось вплинуло на кількість випадків порушення правил поведінки на залізничних об'єктах?

– Лише такими заходами ситуацію не виправиш, бо люди як ходили, так і ходять по коліях. Треба, щоб на цю проблему звернули серйозну увагу керівники підрозділів, яким надається право застосовувати адмінпрактику. На жаль, нині з цими правопорушеннями борються тільки працівники воєнізованої охорони і транспортної міліції.

– Які корективи в роботу служби довелось внести у зв'язку з реформуванням галузі?

– Ми насамперед оптимізуємо свою роботу. Ліквідували Тернопільський загін воєнізованої охорони. Тепер його територію обслуговують 1-й Львівський та Івано-Франківський загони воєнізованої охорони. Крім того, у трьох загонах об'єднуємо команди. Зменшення кількості номенклатурних вантажів також скорегувало нашу роботу – для охорони вантажів потрібно менше особового складу. Тому працівників, які були задіяні на охороні вантажів, скерували в оперативні групи.

Спілкувався Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

