

Наша розмова з начальником відділу нормування паливно-енергетичних ресурсів служби локомотивного господарства залізниці Володимиром Дорошем відбулася напередодні Нового року. У ній гість редакції розповів про проблеми, які довелося вирішувати локомотивникам упродовж 2012 року.

– Одним з основних напрямків стало зменшення витрат дизельного палива на теплотягу та запобігання розкраданню дизпального, – розповідає Володимир Дорош. – Наведу кілька цифр: за 11 місяців 2012 року на Львівській залізниці до планових норм зекономлено 519,1 тис. л дизпального на суму 6 млн грн. У той же час зафіксовано 8 випадків розкрадання паливно-мастильних матеріалів (загалом зловмисники намагалися поцупити 1249,5 л дизпального), що завдало залізниці збитків на суму 12121,55 грн. У всіх випадках виявлених крадіжок були проведені оперативні розбори, за результатами яких 13 осіб, безпосередньо причетних до цих ганебних вчинків, звільнено з транспорту, 7 осіб звільнено із займаних посад, оголошено 37 доган.

– Вісім випадків – це багато чи мало?

– Доки є попит, продиктований високою ціною на дизпальне, у певній категорії людей буде бажання “нагріти” на цьому руці. При цьому абсолютно ігнорується сумний попередній досвід крадіїв, звільнених з транспорту, забувається, що у кінцевому підсумку прибуток від вкраденого не збагачує зловмисника, а навпаки – залишає його і усю його сім’ю без засобів до існування. При виявленні крадіжки злодій автоматично втрачає роботу, а нерідко й притягається до кримінальної відповідальності. Хтось пробує заспокоїти себе думкою, що не завжди ловлять “на гарячому”, тому варто ризикнути. Нині практично жоден такий випадок не залишається поза увагою і ретельно розслідується аж до виявлення та покарання винних.

За наказом начальника залізниці у листопаді 2012 року проводився місячник із суворого контролю за збереженням та раціональним використанням нафтопродуктів. Під час місячника додатково перевірено 962 маршрути машиністів, здійснено 213 раптових та контрольних інструкторських перевірок.

Переважає більшість локомотивів обладнана системами обліку використання пального, паливна система та паливні баки опломбовані, та крадіжки все одно трапляються. На жаль, абсолютного захисту не існує. На залізниці теж з’явилися “майстри”, що знаходять нові способи втручання у паливну систему тепловозів, обладнаних системами контролю, а це практично 100% локомотивів, які працюють на маневрових роботах, і велика кількість магістральних



Якби локомотиви вміли говорити...

тепловозів, що працюють із вантажними та пасажирськими поїздами.

Хочу наголосити, що витрати палива у локомотиві залежать і від майстерності машиніста. При інтенсивній роботі локомотив може витратити за зміну до 1,5 тис. л пального, а кваліфікація машиніста може забезпечити зменшення чи збільшення витрат у межах 5-7%. Це немало.

– Як саме вдається оперативно виявляти розкрадачів пального?

– Є кілька шляхів. Під час проведення рейдів працівники міліції, стрільця воєнізованої охорони затримують розкрадачів “на гарячому”, із каністрами в руках. Потенційного розкрадача можна “вирахувати” і за показами системи контролю витрат дизпального. Коли його зливають з паливної системи локомотива, прилади контролю одразу це фіксують. Статистика засвідчує, що найчастіше члени локомотивних бригад намагаються злити частину пального під час зупинки у відлюдному місці. Приміські дизель-поїзди практично постійно перебувають у полі зору пасажирів, тому там таких випадків менше.

– Можливо, “залізничне” пальне варто було б фарбувати в інший колір, як це практикується у деяких країнах?

– Такий засіб дійсно використовується в ряді країн. Наприклад, у Голландії підфарбоване пальне за зниженою вартістю видається фермерам для сільгосптехніки. Та жоден із них ніколи не заправить ним власне авто. А вже штрафні санкції за таке порушення настільки великі, що стануть для його господарства просто катастрофічними. Застосування такого способу допомогло б боротися із розкрадачами на залізниці, але це необхідно запровадити відповідним законодавчим актом. Наприклад, передбачити, що сама наявність підфарбованого

у певний колір пального є достатнім приводом для порушення кримінальної справи. У Голландії є такий закон. Та це лише один із методів.

Один колишній працівник локомотивного депо Львів-Захід уже тривалий час працює машиністом-інструктором в Ізраїлі. У цій країні використовується виключно теплотяга, і нема практики підфарбовувати пальне. Та на залізниці така сувора дисципліна і відповідальність, що жоден працівник ніколи не ризикне відступити від вимог інструкції. Покарання просте і дуже ефективне – якщо розслідування виявить порушення інструкції, людина моментально втрачає страхівку та всі доплати. А рівень зарплати на їхній залізниці такий, що спеціаліст є добре забезпеченою людиною.

– Чи відома “географія” зловживань із дизельним паливом?

– Якщо взяти статистику крадіжок, то важко виділити якісь конкретні підрозділи, де це відбувається найчастіше. Випадки розкрадання дизельного пального фіксували у Львові, Сарнах, Чернівцях, Тернополі, Ковелі. Кажуть, що в колективі зазвичай знають, хто саме краде дизпальне, зокрема в локомотивній бригаді, бо поцупити паливо одному машиністу чи помічнику неможливо. У той же час при виявленні випадку крадіжки за це відповідає значно більша кількість посадових осіб, на яких покладені функції контролю.

Нам суттєво допомагають системи контролю за витратами палива. На маневрових тепловозах це – система “БІС-Р”, на магістральних – “Дельта-СУ”. У кожній свої переваги, наприклад, у “БІС-Р” краще видно рівень палива у баку, а “Дельта-СУ” призначена для визначення комплексу параметрів локомотива (потужність, технічний стан

окремих вузлів тощо), це достатній матеріал для аналізу.

– Які фактори впливають на витрати дизельного пального у теплотязі?

– Фактичні витрати палива залежать не лише від майстерності локомотивника, хоча висококласний машиніст за рахунок великої практики може зекономити не одну сотню літрів палива. Та основні витрати залежать від умов пропуску поїзда. Скажімо, при поїзді зі Львова до Івано-Франківська є кілька схрещень, де все залежить від чіткості роботи руховиків. Наприклад, вантажний потяг набрав швидкість 80 км/год. і повинен зупинитися, щоб пропустити пасажирський поїзд, або на дільниці ідуть маневри. Локомотив гальмує, а за якийсь час машиніст отримує дозвіл на продовження руху. Якщо за ним вантажний потяг вагою в 4-5 тис. тонн, витрати пального на його розгін досить значні. Те ж відбувається при зупинці перед підйомом.

Досить часто маємо випадки запізнення поїздів, що йдуть з-за кордону, наприклад, пасажирський поїзд сполученням Софія-Москва. Вини залізниці у тому, що потяг перетнув кордон із запізненням на 4-5 годин, нема. Ми вводимо його в графік, а для цього коригується рух інших поїздів на цій дільниці, а це – додаткові витрати, тому що частина локомотивів рухається перегонами не з розрахунковою швидкістю, а з максимальною.

– Як визначається розрахункова витрата палива?

– Це досить складна процедура. Якщо пояснити на прикладі, зрозумілому для кожного водія, то рух Львовом уночі і в години пік потребує різної кількості часу для подолання однієї відстані і витрати пального теж різні. А для залізниці це ще складніше, бо треба враховувати додаткові чинники: пору року, погодні умови, обмеження швидкості на перегонах, технічний стан локомотива, неграфікові зупинки.

Думаю, не помилюся, якщо скажу, що від нормування напруги залежить ефективність контролю за витратами дизпального. Сьогодні всі показники за поїздом кожного локомотива передаються для обробки в інформаційно-обчислювальний центр залізниці. Наші фахівці розробили програму “АРМ Локбриг” (автоматизоване робоче місце локомотивної бригади). Це АРМ зараз експлуатується в дослідному режимі у всіх локомотивних депо залізниці. Ця комп’ютерна програма має більше можливостей, ніж попередня, якій уже понад 25 років. Наприклад, нормування витрат палива можливе не для цілого маршруту, а для окремих його дільниць із змінними коефіцієнтами для розрахунків (склад поїзда, попередження, неграфікові зупинки тощо).

Спілкувався Олександр ГЕРШУНЕНКО

У санепідемслужби на залізниці – новий статус і завдання

На численні запитання працівників залізниці повідомляємо, що Державна санітарно-епідеміологічна служба на Львівській залізниці перебуває в процесі реорганізації. Відповідно до наказу Міністерства охорони здоров’я відбувається ліквідація державних закладів, установ та організацій, що належать до сфери управління Міністерства охорони здоров’я України, у т.ч. санітарно-епідеміологічних закладів на Львівській залізниці. Натомість створюється Управління на Львівській залізниці Головного управління Держсанепідслужби на залізничному транспорті, яке є відокремленим підрозділом Головного управління Держсанепідслужби на залізничному транспорті, підпорядковується Державній санітар-

но-епідеміологічній службі України і є її територіальним органом. Працівники управління матимуть статус державних службовців, будуть здійснювати державний санітарно-епідеміологічний нагляд на території Львівської залізниці, надаватимуть адміністративні послуги на території Львівської залізниці, матимуть право перевіряти об’єкти, складати акти перевірок за результатами здійснення заходів державного санітарно-епідеміологічного нагляду, застосовувати передбачені законом адміністративні та адміністративно-господарські санкції (штрафи) за порушення санітарного законодавства, в т.ч. через суди, здійснювати інші повноваження, визначені законодавством.

Основною метою реорганізації є перехід від служби контролюючої до аналітично-моніторингової. Таким чином контроль за дотриманням вимог законодавчих та нормативно-правових актів у сфері санітарного та епідемічного благополуччя населення покладається на виробника та реалізатора товару, надавача послуг. Служба перейде від контролю об’єктів до аналізу навколишнього середовища, тобто визначатиме, що шкодить здоров’ю населення, і матиме більше повноважень для усунення шкідливих чинників.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 19 вересня 2012 р. №869 “Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 30 листопада

2011 р. №1405” всі установи, організації й підприємства поділено на 3 категорії, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності для санітарного та епідемічного благополуччя населення і визначається періодичність здійснення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною санітарно-епідеміологічною службою та її територіальними органами, а саме: об’єкти з високим ступенем ризику, середнім і незначним. Відповідно ці об’єкти будуть перевірятися один раз: на рік, на три і на п’ять років.

З метою забезпечення проведення лабораторних та інструментальних досліджень і випробувань у сфері санітарного та

епідемічного благополуччя населення створюється Львівський відокремлений підрозділ Державної установи “Лабораторний центр на залізничному транспорті Держсанепідслужби України”. Цей підрозділ матиме філії у Ковелі, Ужгороді, Чернівцях, Івано-Франківську, Рівному.

Лабораторні центри виконують увесь спектр лабораторних та інструментальних досліджень і випробувань, в т.ч. для потреб державної санітарно-епідеміологічної експертизи та атестації робочих місць за умовами праці на підприємствах, в установах, організаціях незалежно від форм власності і підпорядкування тощо.

Оксана КУНИНЕЦЬ,
заступник головного лікаря СЕС
на Львівській залізниці