



**КРИВОПШИН**  
**Олексій Мефодійович,**  
канд. екон. наук, доцент,  
здобувач наукового ступеня  
доктора історичних наук кафедри  
історії та культури України ДВНЗ  
«Переяслав-Хмельницький  
державний педагогічний  
університет імені Григорія  
Сковороди»

### **ПРОБЛЕМИ ЕКОЛОГІЧНОГО ОЗДОРОВЛЕННЯ ПІВДЕННО-ЗАХІДНОЇ ЗАЛІЗНИЦІ**

*Стаття присвячена дослідженню питань з екологічного оздоровлення Південно-Західної залізниці в незалежній Україні; практичному втіленню заходів щодо поліпшення екологічної ситуації на залізниці.*

*Статья посвящена исследованию вопросов экологического оздоровления Юго-Западной железной дороги в независимой Украине; практическому решению мероприятий улучшения экологической ситуации на железной дороге.*

*The article is devoted to the investigation of ecological sanitation of south-west railway in Ukraine; practical solutions to improve the activities of the environmental situation on the railroad.*

Південно-Західна залізниця України має славу біографію та багату історію, в якій сконцентровано величні події держави, доля, праця, мудрість і надбання багатьох поколінь залізничників. Літопис Південно-Західної залізниці розпочався 7 червня 1870 р., коли з Києва до Бірзули (нині – Котовськ) відійшов перший пасажирський потяг.



*Олександр Парфенійович Бородин  
(28 вересня 1848 – 26 березня 1898)*

Яскравий слід в історії магістралі залишив видатний керівник-інженер Олександр Парфенійович Бородин, за ініціативою якого у 1879 р. у складі Київських залізничних майстерень створено хіміко-технологічну лабораторію. Саме там уперше у світі розпочато стаціонарні випробування паровозів, уперше в Росії досліджено склад води, що використовувався на залізничному транспорті й розроблено технологію її очистки.



Хіміко-технологічна лабораторія Південно-Західної залізниці. Збудовано у 1879 році.

Лабораторію було нагороджено медалями на Нижньогородській (1896 р.) і Паризькій (1900 р.) виставках [1, с. 52]. Працівники хіміко-технічної лабораторії виробили низку рекомендацій для поліпшення якості паровозного палива та мастил.

З кінця XIX ст. по сьогоднішній день на Південно-Західній залізниці зреалізовано ряд проектів, які поліпшили екологічну ситуацію в країні. Лише за 8 років (з 1999 по 2007 рр.) впроваджено природоохоронних заходів на суму

832,3 млн. грн. [2, с. 29].

Структура сумарних витрат 2002–2010 рр. становить:

- охорона і раціональне використання водних ресурсів – 91,6 млн. грн.;
- охорона атмосферного повітря – 124,8 млн. грн.;
- охорона та раціональне використання земель – 432,8 млн. грн.;
- охорона та раціональне використання природних рослинних ресурсів – 158,1 млн. грн.;
- охорона та раціональне використання мінеральних ресурсів, поводження з відходами виробництва та інші заходи – 25,0 млн. грн.

Слід зазначити, що на Південно-Західній залізниці доля вантажообігу, який забезпечується електричною тягою, складає майже 94 % від загального вантажообігу. Останнім часом до вже існуючих електрифікованих ділянок додалися перегони від Воронізької до Шостки, від Коростеня до Новограда-Волинського і до Шепетівки, від Конотопа до Ворожби; за рахунок переведення тепловозної тяги на електричну викиди шкідливих речовин у повітря від пересувних джерел на цих ділянках практично ліквідовано.



*Мийний комплекс локомотивного депо  
ст. Київ-Пасажирський*

Продовжується екологізація виробничих процесів, а саме: збудовано дробоструминний та фарбувальні комплекси у пасажирському вагонному депо Бахмач, цех мийки та фарбування машин і механізмів на колійному ремонтно-механічному заводі у м. Житомир, що дало змогу покращити виробничо-санітарно-гігієнічний стан прилеглої території та поліпшити умови праці залізничників.

Для організації комфорту пасажирів упродовж зимового сезону 2010–2011 рр.

було сформовано та підготовлено 53 пасажирських потягів з використанням системи електричного опалення. Курсування зазначених потягів дозволило значно знизити використання вугілля і зменшити викиди шкідливих речовин в атмосферу та забруднення навколишнього середовища.

Іншим напрямком діяльності структурних підрозділів залізниці є раціональне використання водних ресурсів, для чого запроваджуються технології з оборотними системами водопостачання. Зокрема, проведено реконструкцію мийного комплексу електропоїздів у моторвагонному депо Фастів, електровозів – у локомотивному депо Київ-Пасажирський, мийки пасажирських вагонів – у вагонній дільниці Київ-Пасажирський. Було задіяно системи оборотного водопостачання на машинах точкового зварювання у мостобудівельному та рейкозварювальному потягах, компресорній станції у вагонному депо Коростеня.

Річний загальний обсяг витрат води в оборотних системах водопостачання в останні роки складає 1,1 млн. кубічних метрів, що дає змогу суттєво зменшити не тільки обсяги водопостачання, але й викиди забруднюючих речовин стічними водами. Під особливим контролем знаходиться робота локальних і каналізаційних очисних споруд, після яких стічні води скидаються у відкриті водойми.

Впроваджені заходи дозволили забезпечити реконструкцію очисних споруд локомотивного депо Шепетівка, що дало змогу припинити взагалі по Південно-Західній залізниці викид недостатньо очищених зворотних вод. Для порівняння відзначимо, що у 2001 р. у річки скидалося 4,4 млн. куб. метрів недостатньо очищених стоків [2, с. 30].

З метою економії енергоресурсів була здійснена закупівля і модернізація дизельного палива багатофункціональною присадкою «Адізоль-Т6», запроваджено опалення ремонтних цехів інфрачервоними випромінювачами у вагонному депо Жмеринка та Київському центрі механізації колійних робіт.

За останні роки проведено охорону землі від забруднення, а саме: придбання складів для збору забруднювачів при очистці щебеневого баласту,

облаштування пунктів санітарної обробки електропоїздів по станціях Ніжин і Миронівка.

На залізнично-автомобільному мостовому переході через р. Дніпро у м. Києві, який буде залізниця, запроваджено та реалізовано систему збереження талих і дощових вод. Водяні потоки з мостового полотна автомобільної та залізничної частин через водоприймачі спрямовуються у жолоба, що розташовані обабіч залізничного проїзду; потім водяні маси жолобами надходять на очисні споруди, що розташовані окремо на правому та лівому берегах р. Дніпра.

Крім того, працівниками залізниці цілеспрямовано проводиться робота з переведення котелень на більш екологічно чистий вид палива – газ, а також впроваджуються системи електричного опалення виробничих приміщень. Такі заходи дають змогу значно скоротити викиди забруднюючих речовин в атмосферу зі стаціонарних джерел, що зменшило їхні показники з 1819,6 тонн у 2005 р. до 831,5 тонн у 2010 р. [3].

На виконання Програми реконструкції котельного господарства залізниць на 2010 рік і згідно з планами Південно-Західної залізниці виконано роботи щодо переведення систем опалення залізничних підприємств Конотопського залізничного вузла на автономне електричне опалення шляхом будівництва окремих електричних котелень на загальну суму 2580 тис. грн.

Для підсилення енергетичної потужності існуючих трансформаторних підстанцій, підрозділи залізниці виконали в усіх 26 котельнях загальні будівельні та спеціальні роботи з прокладання зовнішніх інженерних мереж. Усі роботи, пов'язані з реконструкцією систем теплопостачання, завершено до початку опалювального сезону 2010–2011 рр. Завдяки прийнятому рішенню про відмову від надання послуг котельні для теплопостачання об'єктів залізничного вузла станції Конотоп економія коштів залізниці складає понад 380 тис. грн. щорічно.

З метою зменшення негативного впливу від зростання енергоносіїв інженерно-технічними працівниками столичної магістралі у вагонному депо

Жмеринка та Центрі механізації колійних робіт (м. Київ) продовжується робота по запровадженню опалення ремонтних цехів за допомогою інфрачервоних обігрівачів.



*Опалення ремонтних цехів за допомогою інфрачервоних випромінювачів у вагонному депо Жмеринка*

Для покращення екологічної ситуації на Південно-Західній залізниці проведено реконструкцію очисних споруд у локомотивному депо Шепетівка. Як результат, – на магістралі взагалі припинено викиди недостатньо очищених стоків у відкриті водойми.

Отже, для забезпечення сталого розвитку галузі, підтвердження відповідності діяльності та послуг залізниці національним вимогам законодавства необхідно забезпечувати високий рівень екологічної безпеки. Складність і багатoproфільність господарств залізниці вимагають від керівників усіх ланок ініціативи й уміння вживати заходів екологічної безпеки як у повсякденній діяльності, так і під час виникнення аварійних ситуацій. Тому надважливим завданням сьогодення є формування у працівників залізничного транспорту необхідних навиків і етичного ставлення до природи, зростання екологічної свідомості, виховання почуття особистої відповідальності за екологічний стан землі та майбутнє народу України.

### ***Список використаної літератури***

1. *Історія та сьогодення Південно-Західної залізниці* (Документальне видання). – К. : Новий друк, 2010. – 320 с.
2. *Кривопішин О. М.* Напрямки поліпшення екологічного стану залізниць у період їх реформування / О. М. Кривопішин, Г. Д. Ейтутіс // *Економіст*. – 2007. – № 6. – С. 28–31.
3. *Щорічна державна статистична звітність за формами №№2-ТП, 2-ТП (повітря), 1 – екологічні витрати* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.balance.ua/download/blanks/zagat\\_tabel\\_form\\_stat\\_sposter.htm](http://www.balance.ua/download/blanks/zagat_tabel_form_stat_sposter.htm)