

# Бензина нет, но есть проблемы



**В ПОСЛЕДНЕЕ** время кабинет главного инженера управления автотранспорта и механизмов НПО «Припять» Владимира ЛАГУСА напоминает фондовую биржу во время падения курса акций: кричат, требуют, ругаются, угрожают, просят войти в положение, заискивают, — все ради единственной цели — «выбить» машину или, на худой случай, лишний литр дефицитного бензина. А чем может помочь в этой тупиковой ситуации хозяин кабинета? В лучшем случае развести руками, в худшем — попросить корреспондента выключить диктофон...

— Владимир Александрович — спрашиваю, когда, наконец, после очередной отповеди наиболее наседавшим просителям воцаряется временное и очень зыбкое затишье, — по видимому, все эти «ходоки» жаждут одного — бензина?

— Вы попали в точку: самым большим вопросом для нашего автопредприятия на сегодняшний день является бензин. Как следствие его отсутствия — простой техники, недовольство водителей, перед которыми явно возникла угроза снижения заработной платы, и где их вины абсолютно никакой нет. Впереди никаких перспектив не видно и мы не знаем, что делать дальше.

— Дефицит горюче-смазочных материалов напрямую может сказаться на объемах работ по ликвидации последствий аварии?

— Хотя парк машин, работающих на наиболее важных участках сбора, перевозки и захоронения радиоактивных отходов, загрязненных материалов и мусора работает на дизельном топливе, которого у нас немного припасено, ваше замечание вполне уместно, ведь для того, чтобы эта техника заработала, нужно доставить к ней людей. А пассажирский транспорт у нас почти весь работает на бензине.

— Вспомним недавний совдеповский лозунг — «Экономика должна быть экономной». Много насмешек и справедливых, досталось этому словосочетанию, однако экономия средств и материалов, где это возможно, не такое уж плохое дело.

— Вопрос с экономией горюче-смазочных материалов у нас, конечно, полностью не обработан. Но кое-что в этом направлении нами уже делается.

Так, мы организовали специальный отдел пассажирских перевозок, который изучает маршруты движения автотранспорта, пассажиропотоки, сколько и куда нужно направить автобусов, чтобы рационально, с максимальной пользой и экономией использовать и автобусы, и бензин.

Например, мы проследили перевозку работников зоны во время переезда. Оказалось, что в эти дни у нас три-четыре автобуса ежедневно идут или полупустыми, или везут несколько человек. Поэтому уже сейчас мы отказались от трех автобусов из десяти, которые нам предоставляли киевские автопредприятия, тем более, что они осуществляли перевозки на нашем бензине.

Большие претензии у нас к государственному торговому предприятию Чернобыля (бывшему ОРСУ), который часто для перевозки каких-либо 200 — 300 килограммов колбасы или другой продукции задействует многотонные грузовики. Здесь нужно спрашивать за эксплуатационников, диспетчеров.

— Нередко можно наблюдать картину, когда водители грузовиков или легковушек подвозят посторонних: знакомых, особенно женского пола, знакомых знакомых, нужных людей и т. п.

— Вы абсолютно правы, такая проблема существует. Мы неоднократно говорили заказчикам: оформляйте путевой лист только тогда, когда в нем будет проставлен километраж, количество ходок, пункт назначения и пр. А заказчики зачастую что делают? Подписывают чистый путевой лист, а водитель постскриптумом уже вносит в него все, что заблагорассудится. Естественно, таким образом накапливаются излишки бензина, который затем вывозится за пределы зоны отчуждения и перепродается. Есть еще такие умельцы, которые весьма лихо накручивают спидометры, за чем мы просто не в состоянии проследить или схватить за руку. Чтобы с этим явлением как-то покончить, мы стали выдавать на машину не более десяти литров бензина. Так нам проще контролировать расходование горючего.

— Как вы считаете, есть ли возможность у вашего автопредприятия полностью обеспечивать пассажиропе-

ревозки, не прибегая к услугам киевских организаций?

— Да, но для этого нам потребуется по крайней мере приобрести десять автобусов. Дело затруднено с оплатой этих транспортных средств. Быстро и свободно решают проблемы с закупкой и доставкой автобусов различные посреднические организации, но слишком накладно такая услуга обходится кассе нашего объединения. Если непосредственно на заводе-изготовителе автобус стоит 40 млн. карбованцев, то у посредников эта цифра возрастает до 65 — 70 млн. Мы пытаемся напрямую работать со Львовским автозаводом, держим там постоянно нашего работника. Однако и здесь не все благополучно. Так, закупив три автобуса за карбованцы, мы остальные семь не можем выкупить, поскольку заводчане требуют за них оплату либо в рублях, либо в СКВ. Дескать, некоторые агрегаты им приходится закупать в России, а они наши деньги отказываются принимать. Такое же положение с закупкой запчастей в ближнем зарубежье. Сами понимаете, валюты и рублей у нас нет. Словом, и здесь перспектив никаких.

Да, нерадостную картину обрисовал главный инженер УАТИМа, но что скажет по этому поводу главный инженер НПО «Припять» С. Казаков, исполняющий в эти дни обязанности генерального директора объединения. Ему мои вопросы и просьба прокомментировать высказывания В. Лагуса.

— Сергей Викторович, так когда предприятия зоны перестанут испытывать недостаток горючего?

— Трудности с горюче-смазочными материалами в Украине общеизвестны, а в последние месяцы, после декрета Кабинета министров о передаче буквально всего бензина и дизельного топлива хлебоборам, в промышленной сфере напряженность усугубилась. По бензину объединение испытывает голод на протяжении всего года, однако такой критической ситуации, как сейчас, мы никогда не ощущали.

Сегодня мы практически исчерпали весь бензин, который запасали в течение всего прошлого и нынешнего года, даже выбрали весь аварийный запас, предусмотренный на случай (Окончание на 4 стр.)



чрезвычайной ситуации, а это 50 тонн. Теперь каждая крупная или мелкая перевозка вахтовиков превращается во фронтальную атаку. Так, проведение последней перевахтовки персонала объединения, прошедшей организованно, без серьезных срывов, приравнивается нами к подвигу.

На днях было принято решение об ограничении перевозок наших работников, проживающих в вахтовом поселке Зеленый Мыс, а также тех, кто работает в Припяти. Оставили лишь два автобуса для оперативного персонала, поскольку нельзя некоторые объекты оставить без охраны; нельзя остановить радиационный мониторинг, захоронение радиоактивных отходов,

ся в доставке персонала именно туда. База «Вильча» за пределами зоны, на периферии объект «Диброва», где расположен комплекс «Комбитек», город Припять; Чернобыль-2, пять КПП — всюду нужно тратить бензин. Поэтому прошу не обижаться руководителей предприятий, когда мы отказываем им в автотранспорте для проведения тех или иных работ. Если работа может подождать, мы терпим.

— Слышал, что есть серьезные недостатки при заключении договоров на поставки горюче-смазочных материалов с различными организациями и учреждениями, приведшие к убыткам НПО «Припять».

— В конце прошлого, начале нынешнего года мы заключили договора с рядом коммерческих структур и бы-

возки, меньше будет сжигаться бензина — чем не выход?

— В Припяти до сих пор у нас проживает только персонал «Спецатома», который специальным постановлением Кабинета министров реорганизовывается и выводится за пределы зоны. Таким образом к концу года в Припяти жильцов не будет. Что касается Зеленого Мыса, то в проекте Концепции зоны отчуждения предусмотрена ликвидация вахтового поселка и переселение его обитателей в Чернобыль. Но в городе не хватит жилого фонда, чтобы переселить весь персонал. Оперативников, да, переселим. Мы уже дали команду, чтобы СП «Комплекс», УДК уплотнили свои общежития, разместили в кратчайший срок своих работников из Зеленого Мыса.

понимаете, сколько допущено в этой горячке промахов, упущений, отклонений от промахов, строительных и санитарных норм. Например, в вахтовый поселок подается вода в стальных трубах, что категорически запрещено. Вот почему там серьезные проблемы с качеством питьевой воды. Правы вы и в том, что жилые домики подлежат капитальному ремонту, многие уже не подлежат восстановлению. Но решение об его закрытии, повторюсь, нет.

— Я уже задавал подобный вопрос главному инженеру УАТиМа, задам его и вам: что делается на уровне руководства НПО «Припять» по экономии горюче-смазочных материалов; что делается для рационального использования автотранспорта и исключения его использования не по назначению?

— У нас разработана схема мероприятий по экономии ГСМ, издали два приказа о работе автотранспорта и предприятий в условиях дефицита горючего. Мы отказались от графика работы 4 — 3, что позволит в два раза сэкономить на перевозках пассажиров из Чернобыля в Киев и обратно. Рассматривается предложение о работе по графику 30 — 30. Но, уверен, не многие согласятся отлучаться от семьи на целый месяц, и при приеме граждан на работу в объединение с ними были оговорены условия труда, на которые они согласились. Здесь нужно серьезно подумать, посоветоваться с людьми.

Касаясь второй части вашего вопроса, отвечу так: машины в основном закреплены за предприятиями, заявки на автотранспорт дают руководители этих предприятий — с них и весь спрос. Будем карать тех должностных лиц, которые своей беспринципностью, некомпетентностью провоцируют злоупотребления водителей, разбазариванию бензина и других материальных средств. В идеале, не водитель будет отвечать за расходование ГСМ, а руководитель, который заказывает машины. Ответственность должна быть сверху донизу.

И последний мой визит на заданную тему состоялся в производственно-диспетчерском отделе НПО «Припять», где его начальник, Леонид Николаевич Петрицкий, вел жаркие дебаты с наседавшими просителями автотранспорта.

— Спрашиваете, много ли жалоб на нашу работу? Сколько угодно, особенно в последнее время — нет бензина, нет и транспорта. Особенно много нареканий поступает от самоселов. По возможности, а иногда даже сверх того, обеспечиваем их поездки по зоне и в Киев: они все как на подбор потерпевшие 2-й категории, им положено по Закону.

— А почему бы водителям, не користы ради, а в целях экономии, не орать стоячих пассажиров в автобусы.

— То, что вы предлагаете, грубое нарушение правил перевозки пассажиров и правил дорожной безопасности. Мы должны всегда непременно помнить — за каждым отступлением от правил — человеческая жизнь.

В довершение сказанного нарисую картину, увиденную мной на одном из газонов перед зданием СДТУ.

Выстроились косари в ряд, косят траву (это те, которые временно освобождены от своих прямых обязанностей в результате невозможности перевозок из-за дефицита горючего). Некоторые лихо, как заправские сельчане, срезают траву в валок, другие выдвигают такие кренделя, что и смешно смотреть на них... А некоторые, поняв тщетность подобных упражнений, сидят, перекуривают. И как дым тают дни вахты...

А может, бензин появится, все вновь возвратится на круги своя? Но пока этого не произошло, давайте экономить хотя бы то, что осталось, а если вам выпало на время переменить профессию, давайте не будем ронять, а по возможности лучше делать то, к чему приставлены.

# Бензина нет, но есть проблемы

нельзя оставить без транспорта узел связи. Также выделяем транспорт чернобыльскому торговому предприятию, «скорой помощи». Эти автомобили должны находиться всегда в боевой готовности.

Какие перспективы? Имеется договоренность, что Бородинский нефтеперегонный узел будет поставлять нам в сутки одну шеститонную цистерну бензина. Но этот «бензовоз-день» выполняется нерегулярно, со срывами. Обычная же наша потребность для обеспечения намеченных объемов работ приблизительно равна 11 — 12 тонн в сутки. Даже шесть тонн — сокращение работ вдвое.

— Сергей Викторович, коль сложилась такая критическая ситуация, не имеет ли смысл прислушаться к тем голосам, которые предлагают на мели-два отпарить вахтовиков в оплачиваемый, для тех, кто не успел отдохнуть, и неоплачиваемый, для тех, кто уже использовал отпуск, а за это время накопить какой-то запас бензина и уже потом без шарашаний и нервотрепки проводить работы в зоне отчуждения?

— Этим «голосам» я бы напомнил, что наше объединение, а также те организации, которые принимают участие в ликвидации последствий Чернобыльской катастрофы, несколько отличаются от обычных предприятий, которые как раз и делают то, что предлагается ими. Мы по сути — аварийный отряд, который не имеет права бросить работу и предаться праздничному времяпрепровождению. Мы не можем прекратить захоронение РАО, потому что оно поступает из всех концов зоны, с Чернобыльской АЭС, то есть на Буряковке постоянно должен находиться оперативный персонал. Мы не имеем права сорвать работы по объекту «Укрытие», бросить охрану зоны, объектов, где хранятся ценности на многие миллиарды карбованцев и т. д. А если эти подразделения будут работать, то их нужно кормить, обеспечивать жильем, автотранспортными перевозками. Словом, круг замкнулся. Да что там мы — Минчернобыль, правительство, Верховный Совет запретит нам это делать.

— И тем не менее, вы сами сказали, что часть людей все-таки вынуждена оставаться как бы не у дел, не имея возможности добраться на свои рабочие места.

— Без работы никто не останется. Пройдите по улицам Чернобыля, Зеленого Мыса — всюду запыщенность, кучи мусора, поваленные деревья, избитые в порох дороги. Будем использовать рабочих в благоустройстве города, поселка, других объектов.

— А не переселить ли, хотя бы временно, часть людей из Зеленого Мыса в Чернобыль?

— Да, такую возможность мы рассматриваем, уплотнять будем. Но нужно помнить, что есть объекты, находящиеся вне Чернобыля, а именно самая большая сложность заключает-

ли ими беспощадно обмануты. Деньги за обещанную солярку и бензин они получили, не поставив ни капли. Нами предприняты меры по возврату сумм, подключили прокуратуру, Службу безопасности.

**Информация Припятского спецпрокурора Александра ШЕЛУДЬКО:** тому, что коммерческие фирмы «Барвінок-000» и «Металл-сервис» не спешат возвращать деньги (а это несколько сотен миллионов рублей) способствовало и неправильное составление договора, которым не были предусмотрены конкретные санкции за несвоевременную поставку ими бензина. Поэтому мы вынуждены внести представление НПО «Припять» по решению вопроса о возврате этой суммы.

— Хорошо, вам возвратят деньги, полученные в начале года, но что они представляют сейчас, когда инфляция по существу превратила их в ничто?

— Поэтому и подключена прокуратура, будем требовать «индексации» полученных сумм. Я догадываюсь, о чем вы сейчас меня спросите, поэтому отвечу сразу. Действительно, подписывая договора с коммерсантами, мы где-то просчитались, сработали по-дилетантски. Но поймите и нас: ни одна государственная организация, которая обязана обеспечивать нас горючим, пальцем не ударила, чтобы выполнить свои обязательства. Другими словами, мы попросту брошены в объятия коммерческих структур, которые не только готовы обмануть, но впридачу и три шкуры содрать. А объемы работ с нас никто не снимал, с нас требуют так, как будто мы обеспечены всем, вплоть до пичьего молока, что, ох, далеко не отвечает действительности.

Будучи неоднократно обманутыми, мы переменили тактику и производим оплату только по факту доставки. Сейчас предприятие материально-технического снабжения объединения занимается тем, что пытается получить, увы, с тех же коммерческих структур 2500 тонн бензина. С нами в долю вошла ЧАЭС и те предприятия, которые Администрация зоны отчуждения считает субподрядными. Сумма вкладов выглядит так: НПО «Припять» — 1,5 млрд. карбованцев, Администрация зоны отчуждения — 1 млрд., ЧАЭС также 1 млрд. карбованцев. Если мы получим этот бензин, то не знаю, дотянем ли до конца года, но до конца ноября уж точно проблема будет снята.

— И все же давайте трезво рассуждать: ситуация с нефтепродуктами, которая сложилась в Украине в этом году, протянется, как минимум, года два. Значит, нужно заглядывать вперед и уже сейчас предпринимать меры по жесткой экономии горючего. Например, звучат предложения закрыть вахтовый поселок Зеленый Мыс, запретить проживание людей в Припяти, а всех вахтовиков переселить в Чернобыль. Сократятся пере-



Но это не решает всей проблемы в целом. В Зеленом Мысе помимо наших работников проживает персонал ЧАЭС, персонал, связанный с обеспечением станции: Львовэнергоремонт, Курскэнергоремонт, Киевэнергоремонт и др.

— Я не говорю, что Зеленый Мыс нужно закрывать буквально завтра. Но, поглядите, сколько средств тратится на поддержание в более или менее приличном состоянии домиков, которые уже прогнили изнутри и которые давно место на свалке. Не рациональней ли использовать деньги и материалы на приведение в боже-ский вид некоторых кварталов частного сектора Чернобыля, чем тратить-ся, прямо скажем, влустую?

— Мы выполняем исключительно те работы, которые нам поручены. В комплексной программе на 1993 год записано: эксплуатация городов Чернобыль, Припять, Чернобыль-2 и вахтового поселка Зеленый Мыс. Решения о закрытии последнего нет, а если и будет, то не скоро. Однако заглядывая в будущее, институту «Энергопроект», который разрабатывает Концепцию зоны отчуждения, мы заказали схему генерального развития Чернобыля, то есть, нам нужно знать, какова перспектива, его развития и капитальное строительство в ближайшем и отдаленном будущем в нем. Уже ни у кого не вызывает сомнений: работа здесь всерьез и надолго. А сегодня, даже не заглядывая на годы вперед, можно констатировать — инфраструктура зоны, коммунальное хозяйство Чернобыля никуда не годятся. Мы опутали город паутиной трубопроводов, которые, мало того, что находятся в аварийном состоянии, не дают возможности производить запланированные работы по благоустройству Чернобыля, захоронению ветхих и загрязненных зданий и сооружений. Будет принято решение о капитальном строительстве в Чернобыле — будем строить.

Зеленый Мыс же создавался также всерьез и надолго. По проекту он должен был принять 15 тысяч жильцов вахтового персонала зоны (проект принимался в то время, когда продолжались работы по строительству третьей очереди ЧАЭС). После консервации недостроенных 5 и 6 блоков территория Зеленого Мыса осталась недоосвоенной. Да и строился он в лихорадке 1986 — 1987 годов. Самы