

Шановні колеги залізничники

Звертаюсь до вас у зв'язку із складною ситуацією, що склалася на залізничному транспорті України із забезпеченням, збереженням та використанням паливно-енергетичних ресурсів. На сьогодні витрати на енергоносії становлять понад 20 відсотків від експлуатаційних витрат залізниць. Ситуація загострилася у зв'язку із значним зростанням цін на нафтопродукти, електроенергію і природний газ.

В цих умовах надзвичайно актуальною є робота із забезпечення економного і раціонального використання всіх видів палива, електроенергії, масел та мастил.

Перевірками на місцях виявляються численні факти безгосподарності, вкрай незадовільного використання енергоносіїв локомотивами, колійною та автотракторною технікою. Це проявляється у недотриманні окремими машиністами економних режимів ведення поїздів, неефективному використанні локомотивів диспетчерським апаратом, відсутності достовірного обліку фактичних витрат палива водіями машин та механізмів, непродуктивних витратах палива в котлоагрегатах із низьким коефіцієнтом корисної дії, втратах теплоносія у теплотрасах, використанні електроенергії у недопущених до застосування приладах електрообігріву та інших.

На жаль, ще не до кінця позбулися залізничні підприємства "нечистих на руку" працівників, які розкрадають матеріальні цінності, в тому числі паливо.

Вимагаю від керівників усіх рівнів вживати рішучих заходів, не дивлячись на посади та попередні заслуги, до розкрадачів палива, працівників, які допускають неефективне використання паливно-мастильних матеріалів, безгосподарність у роботі. Викоринити подібні факти можна лише за умови створення в трудових колективах атмосфери нетерпимості до таких "трудівників".

Звертаюсь до керівників середньої ланки, які безпосередньо задіяні у процесі використання енергоносіїв. Від вашої роботи залежить збереження та ефективне використання паливно-енергетичних ресурсів, узагальнення та розповсюдження передового досвіду роботи кращих працівників, надання практичної допомоги молодим помічникам машиністів, машиністам, водіям, працівникам котельні для економії енергоносіїв.

Разом із тим, необхідно задіяти механізми стимулювання економії всіх видів палива і електроенергії. Реалії життя вимагають внутрішньої самодисципліни та професійного рівня. Необхідно усвідомити, що від нашої майстерності та наполегливості залежить вирішення питання економного використання паливно-енергетичних ресурсів, зростання заробітної плати та подальший розвиток галузі.

З повагою та сподіванням на розуміння важливості даного питання

Микола СЕРГІЄНКО,
заступник Генерального директора Укрзалізниці

Заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван ГРУНИК:

“Шануймо майно і ресурси залізниці, як свої власні”



Загалом, у 2006 році для збереження енергоносіїв була розроблена масштабна державна програма. На її реалізацію була скерована низка заходів, передбачених у програмі Міністерства транспорту і зв'язку України, Укрзалізниці і, відповідно, Львівської залізниці. За результатами роботи у минулому році маємо хороші результати. У першу чергу це стосується тяги поїздів, оскільки саме цей вид діяльності складає приблизно 90 відсотків роботи залізниці. За 12 місяців 2006 року у теплотязі (тепловози) нам вдалося зекономити 894,1 тис. тонн дизельного палива до планових норм. У грошовому еквіваленті це становить 3,1 млн гривень. Серед найкращих підприємств за цими показниками – локомотивне депо Львів-Захід, Тернопіль, Ковель і Здолбунів. Щодо показників електротязі (електровози), то тут вдалося заощадити 8 млн 913 тис. кВт/год до планових норм, що

становить приблизно 2 млн гривень. Найкраще виконали завдання з економії електроенергії локомотивне депо Львів-Захід, Чоп, Здолбунів, Мукачєво. Значна частка у загальному обсязі економії електроенергії припадає на “зрекуперовану” електроенергію. У 2006 році було досягнуто серйозної динаміки росту економії при рекуперації – в контактну мережу повернуто 36 млн 572 кВт/год на суму близько 8,2 млн гривень. І в цій роботі добре зарекомендували себе локомотивне депо Львів-Захід, Чоп, Стрий та служба енергопостачання залізниці.

Аналіз використання енергоресурсів у виробничій сфері, на жаль, дає підстави для зауважень до окремих служб залізниці. У минулому році перевитрат енергоресурсів допустилися в господарстві колії, будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд. І якщо, скажімо, торік у наших будівельників побільшало роботи, то факт перевитрати енергоресурсів у колійників потребуватиме ретельного аналізу. Певну кількість вугілля понад план використала пасажирська служба. Щоправда, це, вочевидь, трапилося через суворі кліматичні умови минулої зими, коли доводилося витратити більше вугілля на опалення пасажирських поїздів. Наприкінці січня ми плануємо провести засідання штабу з енергозбереження, на якому буде підведено підсумки виконання програми економії енергоресурсів у 2006 році і оцінено роботу керівника кожної служби залізниці та структурних підрозділів.

Проаналізувавши питомі витрати залізниці на виконану тонно-кілометрову роботу, варто відзначити, що при плані 145,9 кВт/год на 10 тис. тонно-кілометрів брутто, фактичні витрати склали 143,8 кВт/год. Це непоганий показник, враховуючи, що обсяги робіт залізниці у минулому році зросли приблизно на 9 відсотків. У комплексі заходів щодо енергозбереження треба сказати і про нові технології, які дозволяють заощаджувати енергоресурси. Мова йде і про економні та надійні електролампи, і про котли опалення, в яких коефіцієнт корисної дії, на відміну від старих неефективних, складає 93-94 відсотки.

Питання раціонального використання та збереження паливно-енергетичних ресурсів залишається актуальним. Загострюють його ганебні випадки крадіжок дизпалива. Нещодавно правоохоронці спіймали “на гарячому” локомотивну бригаду депо Львів-Захід, котра викрала 220 літрів палива. Можливо, одиничний випадок не є надто переконливим. Та якщо уявити таку ситуацію в масштабах залізниці, то її наслідки могли б обернутися серйозними втратами коштів залізниці. Тому сьогодні надзвичайно важливо, щоб кожен без винятку залізничник усвідомив і взяв за приклад просте правило: шанувати майно і ресурси залізниці, як свої власні. Лише за таких умов спільні зусилля, спрямовані на економію паливно-енергетичних ресурсів, принесуть бажаний результат.

Записав Андрій ВЕЗДЕНКО

“І а е і і о і до і” і д і а е а і є і д е і з н і у е е о і і ; ç ä³ â

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

В електропоїздах Золочів-Львів (№ 6035) та Львів-Тернопіль (№ 6036), крім іншого, ще й стоп-крани не були опломбовані і у 6036-му багато світильників не працювали. А у потязі Чернівці-Коломия (№ 848), до якого було найбільше претензій, не функціонувало опалення вагонів, мовою інспекторів це звучало «не підтримувався температурний режим». Добре, що у той день не було морозу.

Неможливо обминути тему туалетів у названих потягах, стан яких досить типовий для рухомого складу цього класу. Місце розташування санвузлів безпомилково визначається за специфічним запахом вже за кілька метрів. А відчинивши двері до туалетної кабіни, пасажир, який себе поважає, задумується, чи варто переступати поріг цієї «газової камери», чи краще вже якось потерпіти... До речі, у поїздах Чернівці-Коломия (№№ 848 та 6463) в туалетах не працювали зливні механізми, а в одній із кабінок 6463-го ще й не функціонувало освітлення. Ймовірно, очищення унітазів тут просто не передбачене або має відбуватися якимось загадковим способом, відомим лише в локомотивному депо Коломия, до якого приписані ці поїзди. Відносно чистими виявились туалети у потязі Львів-Рава-Руська, у яких викликав зауваження лише протертий лінолеум. А у вбиральні поїзда Ковель-Ізов інспектори мали претензії лише до іржавого унітаза.

Локомотивне депо Коломия – «край невмитих поїздів»?

У наступні дні також тривали численні перевірки санітарно-технічного стану приміських поїздів на залізницях, які виявили багато недоліків. Чи не найбільше зауважень було висловлено на адресу локомотивного депо Коломия.

Усіх «переплюнув» потяг № 6407 Івано-Франківськ-Надвірна. Ось що тут виявили інспектори 15 січня. Машиніст та його помічник були без форменого одягу, у туалетах панувала цілковита антисанітарія, не було води, а в од-

ному – й освітлення, вибита плитка на підлозі, відсутній рукомийник і кришка унітаза, поламааний зливний механізм, у вікні відсутнє скло та зірвані із завіс двері. У кількох тамбурах поламаані замки прохідних дверей, подертий лінолеум на підлозі, стіни розмальовані маркерами, а в одному тамбурі розлите дизпаливо. У салонах вагонів не працювали 17 світильників, а у першому тамбурі відсутні захисні плафони. Салон одного з вагонів мав поламаані розсувні двері та розбите зовнішнє скло вікна кузова. Вікна

бракує, і вагони не опалюються, і освітлення не всюди працює. Таким станом цей поїзд «завдячує» тим пасажиром, які, за словами Михайла Задорнова, «мають вдосталь сили без вектора».

Пасажирка Марія Чосовська, з якою ми поспілкувалися на вокзалі, досить часто їздить із Золочева до Львова маршрутним таксі. Проте, 11 січня вона віддала перевагу приміській електричці № 6035, бо їхала із друзями-студентами. «Хоча квиток на поїзд на 2 гривні дешевший від

них – вагомих аргумент. Переважна більшість пасажирів також звикли до численних «жебраків-професіоналів», до циганської «художньої самодіяльності», до постійної відсутності супроводу працівників транспортної міліції. Цілком спокійно миряться пасажири приміських поїздів із несанкціонованою торгівлею продуктами харчування, промисловими виробами та пресою. На сьогодні приміські поїзди перетворилися на пересувні базари, де «мобільні продавці» з валізами, наповненими різним товаром, роблять свій щоденний бізнес. А залізниця залишається у ролі мовчазного спостерігача. Провідники та ревізори лише безпорадно розводять руками: «Ми можемо таким «бізнесменам» лише зробити зауваження, щонайбільше – оштрафувати, адже працівників міліції поряд нема...»

У середу, 17 січня в управлінні залізниці відбулась виробнича нарада з приводу проблем приміських перевезень. Її проводили заступник начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Іван Груник та радник начальника залізниці Леонід Ткачук. Серед іншого, ішлося і про технічний та санітарно-естетичний стан пасажирських вагонів. З цього приводу пролунало багато критики на адресу локомотивних депо магістралі. Найбільше претензій пролунало на адресу локомотивного депо Коломия та моторвагонного депо Львів.

Підсумки наради підбив начальник залізниці Михайло Мостовий. Він нагадав, що від 14 січня у локомотивному господарстві залізниці триває виконання програми з приведення до належного технічного і санітарно-естетичного стану приміських дизель- та електропоїздів. Він зобов'язав начальників відповідних підприємств до 1 лютого навести порядок у всьому рухомому складі. Після першого числа відбудеться перевірка виконаної роботи. Належить також укласти договори з транспортною міліцією про супроводження тих поїздів, де найбільше випадків хуліганства і вандалізму.

Ігор ПАРФЕНЮК

Леонід ТКАЧУК, звертаючись до одного з начальників депо:

– Електрички твої виглядають, ніби вони брали участь у штурмі Берліна!.. Шановні, працювати треба так, щоб совість залишалася на видному місці...

автоматичних дверей усього поїзда зашиті бляхою, кузова вагонів брудні та ще й у мазуті. А двері машинних відділень не перекриті, що дає можливість стороннім людям «завітати» до машиністів. Стан усіх вагонів можна впевнено назвати антисанітарним.

Пасажири бувають різними

За словами інспекторів, стан приміського поїзда суттєво залежить також від маршруту руху, складу пасажирів та місця формування. Наприклад, у напрямках на Трускавець та Моршин фірмовими електричками їздять закономірні пасажири, тут краще підібраний обслуговуючий персонал, у кращому стані і рухомий склад. А, скажімо, електричка Ходорів-Стрий є сумним зразком занедбаності – буває, що і двері не зачиняються, і вікна побиті, і лав

маршрутки, проте вагони найчастіше переповнені, тому не завжди вдається їхати сидячи, – каже вона. – До Львова потяг їде довше, ніж маршрутка, а туалет тут такий, що не лише користуватися, але й стояти неподалік від нього бридко – сморід та бруд. Ще добре, що хоч у вагонах більш-менш тепло. Схожа ситуація у більшості інших приміських потягів, якими мені доводилось їздити, але там ще й може не працювати опалення. Розумію, що вагони старі, але невже так важко утримувати їх у чистоті? Вагони настільки занедбані, що складається враження, ніби вони зовсім не мають господаря».

Однак, пасажири теж по-різному оцінюють стан приміських поїздів. Наприклад, студенти-золочівці Дмитро Маркевич та Світлана Пучка вже звикли до цих «особливостей» приміських поїздів і миряться з ними, бо пільговий проїзд для