

**Епоха дешевих енергоресурсів відійшла в минуле. На порядку денному – новітні автоматизовані системи, що дозволяють надійно обліковувати, оперативну контролювати та прогнозувати потребу в електроенергії для основних енергоспоживачів залізниці.**

### Що таке енергоринок?

Ігор Мітнічук, заступник начальника ВП "Енергозбут" ДТГО "Львівська залізниця":

– Сьогодні ДТГО "Львівська залізниця" закуповує електричну енергію в енергопостачальних компаніях (обленерго) для власних потреб та потреб своїх споживачів, які живляться від електричних мереж залізниці. Щомісяця на розрахунки за спожиту електроенергію залізниця витрачає в середньому 25-30 млн грн.

Для зменшення витрат на оплату електроенергії, а також, щоб позбутися залежності від обленерго (які, переважно, є приватними), залізниця провадить роботу з переходу на самостійну закупівлю електроенергії на Оптовому ринку електричної енергії (ОРЕ) України. Електроенергія, придбана на ОРЕ України, дешевша за ту, що купуємо у відповідних обленерго. Розрахункова економія коштів для залізниці при закупівлі електроенергії на ОРЕ України сягає в середньому від 0,8 до 1,0 млн грн на місяць.

Для цього Львівська залізниця в 1997 році отримала ліцензії на право здійснення підприємницької діяльності з постачання електроенергії за регульованим тарифом та на право здійснення діяльності з передачі електроенергії власними (локальними) мережами. Також НКРЕ України відповідними постановами затвердило залізничні тарифи на постачання електричної енергії за регульованим тарифом на передачу електричної енергії місцевими (локальними) електромережами. Рішенням Ради ОРЕ України Львівську залізницю прийняли до членів ОРЕ. У 2002 році членство в ОРЕ було підтверджено та укладено угоду з ДП "Енергоринок".

Історично склалося так, що залізниця не має прямого виходу на мережі НЕК "Укренерго" (Енергоринок), а отримує електроенергію через мережі суміжних ліцензіатів (обленерго). Тому для завершення роботи з переходу на закупівлю електроенергії в ОРЕ необхідно погодити з усіма суміжними обленерго додатки до вищезазначеного договору (перелік точок обліку, акти розмежування балансової належності та односторонньої схеми), що є однією з основних передумов переходу.

Однак, реалізувати своє право на повноцінне здійснення ліцензованої діяльності (постачання та передачу електроенергії, закупленої з ОРЕ) залізниця не може через спротив деяких обленерго (ВАТ "Львівобленерго", ЗАТ "Ей-І-Ес

# АСКОЕ – "ЗОЛОТИЙ КЛЮЧИК" ДО ЕНЕРГОРИНКУ



Рівнеенерго", ВАТ ЕК "Чернівціобленерго"). Їх вимоги: облік електроенергії на границях розмежувань між залізницею та обленерго та наявність автоматизованої системи комерційного обліку електроенергії (АСКОЕ).

### Для чого необхідна система АСКОЕ?

Ігор Різничок, начальник групи з обслуговування систем обліку електроенергії:

– У технічному завданні на розробку такої сучасної автоматизованої системи комерційного обліку електричної енергії залізничі записано: АСКОЕ Львівської залізниці призначена для організації комерційного і технічного обліку електричної енергії та забезпечення автоматичного виміру, збирання, обробки, зберігання, відображення, документування інформації про надходження, розподіл, споживання та переток електричної енергії на Львівській залізничі, обмін обліковою інформацією з іншими інформаційними системами.

АСКОЕ на залізничі впроваджується з 2002 року. За цей час організовано комерційний облік електроенергії на 53 тягових і 53 трансформаторних підстанціях із середньомісячним споживанням більше 50 тис. кіловат-годин. Це вимога Національної комісії регулювання електроенергетики України (НКРЕ) та вимога Енергоринку. На сьогодні здано в дослідну експлуатацію АСКОЕ залізничі в усіх регіонах обленерго (7 областей).

На перший погляд, все не так складно: необхідно налагодити оперативний контроль за споживанням електроенергії і вже з цими даними вести переговори про закупівлю електроенергії в Енергоринку. Та основна проблема

полягає в тому, що комерційний облік електроенергії залізничі географічно розташований на території семи областей. Для автоматизації цих обліків залізниця встановила 365 багатифункціональних мікропроцесорних лічильників, що фіксують не лише обсяги споживання та час, а також обладнання для оперативної передачі даних у єдиний диспетчерський центр. Крім великої кількості дуже дорогого обладнання, необхідного для збору інформації та її обробки, використовуються ще й сучасні мережі для передачі даних. В них задіяні не лише звичайні кабелі, а й оптоволоконні, GSM та супутникові системи зв'язку. Всі ці дані збираються на центральному сервері АСКОЕ, що знаходиться у обчислювальному центрі залізниці, а вже звіти надходять на комп'ютери всіх користувачів цієї системи.

### Що нам вже дала система АСКОЕ?

Ігор Мітнічук, заступник начальника ВП "Енергозбут":

– Сьогодні навіть дослідний режим роботи АСКОЕ на залізничі дозволив відшукати часткову альтернативу закупівлі електроенергії на Енергоринку України. Це закупівля електроенергії у незалежних постачальників. Вони теж відпускають її за фіксованою ціною, нижчою, ніж у обленерго. Завдяки цьому з 2005 року ми загалом вже зекономили майже 3,1 млн гривень.

Робота з незалежними постачальниками – проміжний етап переходу до закупівлі електроенергії на Енергоринку України. Законодавство передбачає, що за даної роботи споживач повинен забезпечити погодні облік електроенергії, тобто наявність АСКОЕ. В цьому випадку

ми вилучаємо з процесу проміжну ланку – обленерго – вони беруть в ньому участь лише як власники електромереж. Таким чином, сам факт роботи з незалежними постачальниками є підтвердженням для обленерго наявності АСКОЕ на залізничі, оскільки незалежний постачальник попередньо узгоджує можливість продажу електроенергії з обленерго, на території якого знаходиться споживач.

### Як усе це працює на практиці?

Леся Благуца, черговий диспетчер АСКОЕ:

– АСКОЕ дозволяє формувати звіти про щодобове погодинне (півгодинне) споживання електричної енергії всіх автоматизованих точок обліку кожної підстанції, дистанції електропостачання, обленерго. Щодня за допомогою цих звітів формуються та передаються макети незалежному постачальнику. Саме ці документи використовуються при розрахунках за електроенергію. Крім того, за допомогою спеціальної програми можна діагностувати роботу обладнання АСКОЕ.

### Повертаючись до проблеми енергоринку – залізниця – обленерго

Незважаючи на те, що залізниця закуповує електроенергію на території Львівської та Рівненської областей через незалежних постачальників, ці обленерго все одно налягають на виконання залізницею певних вимог (наявність обліку на границях та сертифікація АСКОЕ).

В той же час існуюча законодавча база в галузі енергетики передбачає можливість досягнення певних компромісів між учасниками енергоринку. Але це можливо лише за домовленості сторін. Сьогодні її нема. І це одна з перешкод, яка стримує процес. З іншого боку, я не знаю жодного обленерго, що має повністю введено та сертифіковану АСКОЕ. Не секрет, що серед споживачів обленерго залізниця займає одне з чільних місць, і зміна схеми розрахунків за спожиту електроенергію суттєво позначиться на прибутках обленерго – вони знизяться.

Сьогодні стан справ виглядає так: ми пробуємо домовитися і спільно шукаємо компроміси та законні шляхи розв'язання проблеми. Певні умови ми приймаємо, решту – ні. До речі, виконання вимог обленерго для кожної точки обліку вимагає значних фінансових витрат (в середньому до 100 тис. грн). Зрозуміло, що без можливості закупівель електроенергії на Енергоринку все це неминуче позначиться на собівартості перевезень та цінах на пасажирські квитки.

Записав Олександр ГЕРШУНЕНКО

## Трудова династія Ткачуків – від діда до онука

**За сто кілометрів від Чернівців є вузлова станція Ларга, неподалік якої проживає колишній машиніст Іван Євстратійович Ткачук. В роки паровозної тяги тут існувало оборотне депо. Локомотивні бригади цього депо і нині забезпечують вивізну роботу на дільниці до станції Сокиряни. А в 60-80 роках минулого століття Іван Ткачук працював тут машиністом паровоза, потім – тепловоза, водив вантажні поїзди на 70-кілометровому плечі до станції Окниця.**

В голодному 1947-му Іван Євстратійович вступив на навчання в Чернівецьке залізничне училище № 1, де здобував фах помічника машиніста паровоза. Закінчивши навчання, два роки працював слюсарем, і тільки в 1951 році, завдяки своїй наполегливості, перейшов помічником машиніста на паровоз.

Хто пройшов через паровозну роботу, той добре знає, на кому тоді тримались обслуговування, технічний стан та забезпечення котла паром, чистка топки. Це обов'язок помічника машиніста.

Тяжка це праця, і тому вона була добрим стимулом скоріше оволодіти технічними знаннями, щоб стати машиністом. Отож, у 1960 році Іван Ткачук вирушив у свою першу поїздку паровозним машиністом.

– В цей день, – згадує Іван Євстратійович, – я відчув велику моральну та фізичну відповідальність, яка лягла на мої плечі: за локомотив, за поїзд, за свою бригаду.

Порядність, чесність, відповідальне ставлення до роботи сприяли його професійному росту. Парова тяга змінилась на тепловозну. Іван Ткачук в числі перших перейшов у 1970 році на



тепловоз і працював на цій же дільниці до Окниці.

У вільний час проводив технічні навчання з молодими тепловозниками. Повністю віддавав себе тим проблемам, які вимагали швидшого оволодіння тепловозною тягою.

Крім цього, у той період його п'ять разів обирали депутатом Кельменецької районної ради, де теж вистачало турбот.

А тим часом підросли сини Анатолій та Володимир, які любили розпитувати батька про роботу на локомотиві. Чоловіча сімейна рада вирішила: хлопці підуть дорогою батька – будуть машиністами. Коли мати, Ніна Матвіївна, довідалась про таке рішення чоловіків, із сумом вимовила: "Понад двадцять років я вряждала в дорогу батька, виглядала його з рейсів, а тепер мені додасться ще два". "Мамцю, – відповів старший Анатолій, – ми будемо працювати в Чернівцях. Нас не треба буде виглядати." Але від цього матері не стало легше.

Якось мене звела доля з синами Івана та Ніни Ткачуків, бо ми разом працювали на тепловозі, я – машиністом, а Анатолій і Володимир – помічниками. Обидва в різні роки навчалися в училищі, здобули професії локомотивників. Анатолій надзвичайно допитливий та дисциплінований, цілеспрямований в досягненні професійних вершин, закінчив технікум, потім – Гомельський інститут інженерів транспорту. Працював у службі локомотивного господарства Білоруської залізниці. Він був гордістю батька. На жаль, Анатолія вже нема серед нас.

З 1975 року продовжує нелегку справу батька молодший Володимир. Два роки поспіль ми працювали в одній бригаді. Враховуючи багаторічний батьків досвід роботи на локомотиві, Володя без проблем влився у колектив чернівецьких локомотивників. І вже у 1984 році повів свій перший поїзд у якості машиніста. Ось уже понад два десятки років він сумлінно працює. Сьогодні Володимир Ткачук – класний машиніст нашого депо, водить приміські, пасажирські і вантажні поїзди.

Радіє Іван Євстратійович і за онука Олександра, який з 2002 року торує нелегкі стежки локомотивника – продовжує справу діда. Він – помічник машиніста, навчається в Харківській академії залізничного транспорту.

Тепер вже невістка Лариса Миколаївна вряждає у рейси чоловіка Володимира та сина Олександра і створює їм домашній затишок для відпочинку перед поїздками.

Іван Євстратійович Ткачук – надзвичайно скромний та толерантний чоловік. У таких традиціях виховав і дітей. У родині Ткачуків, де панує злагода і порядність, свято беруть трудові традиції славної залізничної династії.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,  
м. Чернівці

На фото: Іван Євстратійович Ткачук (в центрі) з синами