

ДОСВІД ВЕТЕРАНІВ – МОЛОДІ У СПАДОК

Двадцять дев'ятого січня у конференц-залі вокзалу станції Львів відбулася звітна конференція ради ветеранів війни і праці залізниці за період з травня 2006-го по січень 2008 року, на яку були запрошені начальник залізниці Михайло Мостовий, заступник начальника залізниці з кадрів та соціальних питань Володимир Чернега, перший заступник голови дорпрофсожу Іван Сельменський.

Із вступним словом до присутніх у залі звернувся начальник залізниці Михайло МОСТОВИЙ:

– Із призначенням з 1-го січня 2007 року програми медичного страхування ветеранів прийнято рішення скеровувати кошти безпосередньо на лікування ветеранів, так само діятимемо і в цьому році. Торік залізниці надала матеріальну допомогу 7 567 непрацюючим пенсіонерам на загальну суму 1,772 млн грн для компенсації вартості послуг лікування. Допомогу надано і 318 одиницям важкохворим пенсіонерам. Крім цього, матеріальну допомогу ветерани отримували до ювілейних дат. За заявами пенсіонерів про допомогу на лікування для проведення операцій виділено 963 тис. грн, на зубопротезування – 11 тис. грн та ін. На підставі положень колективного договору ветеранським організаціям виділялися кошти і для придбання путівок на санаторно-курортне лікування. Загалом на підтримку непрацюючих пенсіонерів залізниці у 2007 році витрачено 4,884 млн грн. На засіданнях комісії з розгляду заяв працівників залізниці та пенсіонерів про надання матеріальної допомоги були прийняті рішення про виділення такої допомоги 103 пенсіонерам-інвалідам на суму 41,9 тис. грн, 10 працюючим інвалідам – на суму 17,5 тис. грн. Упродовж року в пансіонаті "Львівський залізничник" відпочило 40 ветеранів з оплатою 10 відсотків від повної вартості путівки, 35 ветеранів безкоштовно оздоровлено в санаторіях Трускавця. Піклуватимемося про ветеранів залізниці й цього року.

Покладаємо на ветеранів велику надію у ро-

боті з нашою молоддю. Ваш досвід має велике значення для залізниці, для вишколу її молодих кадрів.

Голова ради ветеранів війни та праці залізниці Георгій ОЛЕХНОВИЧ розповів про роботу ветеранської організації:

– Ветеранська організація залізниці тісно співпрацювала з керівництвом залізниці й дорпрофсожу, які завжди уважно ставилися до наших прохань і пропозицій. Ми вдячні керівництву залізниці й дорпрофсожу за допомогу і повагу до нас. Члени ветеранської організації передають свій багатий виробничий досвід молоді, здійснюють волонтерський рух, надають практичну допомогу самотнім важкохворим ветеранам. На обліку в нашій організації перебуває понад 700 самотніх хворих пенсіонерів, якими опікуються сестри милосердя під керівництвом координатора служби "Милосердя" Марії Фоти.

Георгій Олехнович подякував головам рад ветеранських організацій за добре організовану волонтерську роботу, а також всьому редакційному колективу газети "Львівський залізничник" за чуйне ставлення до ветеранів, сподіваючись, що і надалі на сторінках залізничного часопису друкуватимуться розповіді про ветеранів залізничного транспорту.

В обговоренні доповіді взяли участь голови територіальних ветеранських організацій. Голова Тернопільської ветеранської організації Олександр Грудзина доречно зауважив, що необхідно в первинних організаціях запровадити чіткий облік всіх самотніх пенсіонерів. Голова ветеранської організації станції Мукачєво Ірина Гуменюк попросила львів'ян більше уваги приділяти ветеранам Закарпаття. Голова ради ветеранів локомотивного депо Тернопіль, організатор першого посвячення в машиністи у 1987 році Антон Вацик запропонував зробити цю акцію традиційною, "адже вона має виховне значення для молоді".

Делегати висловлювали ще багато доречних і цікавих пропозицій. Вислухавши їх, перший заступник голови дорпрофсожу Іван СЕЛЬМЕНСЬКИЙ зазначив:



– Зараз головне – зберегти всі пільги, гарантії, які є в колективному договорі. Аби не виникло непорозуміння із наданням допомоги самотнім ветеранам, інвалідам, первинні ветеранські організації повинні вести чіткий облік таких ветеранів. А ми завжди знайдемо можливість, щоб допомогти таким людям.

Заступник начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимир ЧЕРНЕГА зауважив:

– Можливо, в чомусь адміністрація і трудовий колектив недопрацювали, але у допомозі нікому не відмовляли. Підтримую пропозицію про широке запровадження посвячень в машиністи. Вважаю, що такі акції варто проводити на такому ж рівні, як і зустрічі начальника залізниці з представниками різних залізничних професій. Також пропоную раді ветеранів тісніше співпрацювати з радою молодих спеціалістів і вже на наступне своє засідання запросити голову молодіжної ради залізниці, аби він перейнявся проблемами ветеранів, а ветерани якоюсь мірою могли допомогти раді молодих спеціалістів. Для того, щоб можна було користуватися хоча б невеликими пільгами фонду Товариства

Червоного Хреста, вирішено створити первинну організацію цього товариства на залізниці.

Делегати звітної конференції визнали роботу ради ветеранської організації залізниці за період з травня 2006-го по січень 2008 року задовільною. Після конференції на засіданні ради ветеранів розглянуто заяву Георгія Олехновича про звільнення його від виконання обов'язків голови ради ветеранів війни і праці залізниці у зв'язку з погіршенням стану здоров'я. Рада ветеранів задовольнила прохання Георгія Олехновича, який 59 років пропрацював на залізниці й 16 років віддав роботі з ветеранами. Присутні побажали йому ще довгих років життя, обравши почесним головою ради ветеранів залізниці. Головою ради ветеранської організації залізниці обрано ветерана залізничного транспорту, колишнього заступника начальника залізниці Рудольфа Павліка, який починав трудову діяльність з Мукачівської дистанції колії, свого часу був мером міста Мукачєво.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора

Енергозбереження як чинник успішної роботи

У інспекції з енергозбереження Львівської залізниці стверджують, що у 2007 році, порівняно з 2006-м, витрати паливно-енергетичних ресурсів значно зменшено. Про шляхи досягнення економії розповідає заступник начальника інспекції з енергозбереження Зіновій ЧУЦАК.

– Що найбільше характеризує показники з економії енергоресурсів?

– Будь-який аналіз починається з цифр. Тому хочу почати саме з них: у 2006 році на Львівській залізниці витрачено 479,5 тис. тонн умовного палива. 2007 року цей показник дещо зменшився і становив 461 тис. тонн. Якщо розбити його за елементами споживання, побачимо, що витрати на тягу поїздів торік становили 324 тис. тонн, за 2006 рік – 323,8 тис. тонн умовного палива. На виробничо-експлуатаційні витрати у 2007 році пішло 137 тис. тонн, а у 2006 році – 155,7 тис. тонн умовного палива.

Показник, що характеризує затрати будь-якої галузі народного господарства, вимірюється в затратах на одиницю виробленої продукції. У нас це – енергоемність. Так-от, енергоемність залізниці за 2007 рік становила 8 тонн умовного палива на 1 млн приведених тонно-кілометрів. В 2006 році цей показник дорівнював 8,5 тонн умовного палива. Енергоемність тяги поїздів теж зменшилася. У 2006



році – 5,7 тонн умовного палива на 1 млн приведених тонно-кілометрів, а в 2007 році зменшилася на 0,1 тони умовного палива. Якщо перевести ці показники у відсотки, отримаємо зменшення загальної енергоемності у 2007 році на 5,9 відсотка. У тязі за рахунок збільшення обсягів перевезень на 2,3 відсотка енергоемність зменшено на 1,8 відсотка. На виробничо-експлуатаційні потреби зменшення витрат становило 14,3 відсотка.

– За рахунок чого вдалося зменшити енергоемність?

– Найголовніший напрям – програма енергозбереження. У ній задіяні всі служби залізниці. В основному це впровадження енергозберігаючих технологій та нового обладнання. Тут варто виділити кілька напрямів. Наприклад, щодо рухомого скла-

ду. Триває модернізація тепловозів серії ЧМЕЗ електронними регуляторами частоти обертів дизелів типу СУДМ01, а також модернізація тепловозів 2М62 новими дизелями типу 5Д49. За 2007 рік модернізовано чотири дизелі. На тепловозах ЧМЕЗ впроваджується система конденсаторного пуску. Вона дає змогу не витрачати дизельне паливо на запуск, і тепер він здійснюється за допомогою акумуляторних батарей. У 2007 році модернізовано 20 локомотивів.

На локомотивах продовжується активне впровадження української системи обліку пального БІС-Р, що використовується на маневрових локомотивах і дозволяє не лише аналізувати витрати пального на виконання тих чи інших робіт, а й оцінювати ефективність роботи того чи іншого машиніста та правильність регулювання паливної апаратури локомотива, що теж може спричинити перевитрату палива. У минулому році почато впровадження аналогічної системи контролю палива і режимів роботи дизелів для магістральних локомотивів "Дельта-СУ". Це дає змогу дистанційно знімати та передавати дані витрат палива за допомогою мобільної телефонії. В 2007 році вже встановлено 143 одиниці цього обладнання.

Служба колії також активно долучилася до програми економії енергоресурсів. Після ремонту відмінено 12 довготривалих енергоємних обмежень зі швидкості руху. А це означає, що на цих ділянках локомотиви рухаються без зменшення швидкості, що особливо актуально на гірських дільницях.

– У звіті служби багато уваги приділяється впровадженню енергозберігаючих технологій у котельнях.

– Одне з наших досягнень – нова котельня на заводі залізобетонних конструкцій. Тут встановлено два сучасних котли. Один обслуговує процес пропарювання бетонних виробів та забезпечує теплом кілька підрозділів залізниці. Їх потужність – 0,3 мегавата. Та найголовніше, що ці енергоустановки функціонують на відходах деревини і можуть також працювати на дрібномеленому вугіллі. Паливо подається автоматично. Повністю регулюється система відключення та включення полум'я в залежності від температури теплоносія на виході.

Котельня практично не потребує обслуговуючого персоналу, а ємності бункера для тирси вистачає для роботи упродовж доби. Експлуатація цього енергооб'єкта надзвичайно вигідна, адже працює він на відходах підприємства. Крім того, відходи деревини можуть постачати дистанції захисних лісонасаджень, вагонні й локомотивні депо. До речі, це вирішує проблему утилізації деревинної стружки.

Зі збільшенням потужності котельня ЖБК почне приймати деревинні відходи (кору, брикети, стружку, тирсу) з інших підрозділів. Якби котли працювали на газі, за опалювальний сезон це коштувало б майже 94 тис. грн. На деревинних відходах гроші зекономлено.

– Скільки всього котельень реконструйовано за минулий рік?

– У 2007 році на залізниці було передбачено реконструювати 23 котельні, зокрема, 12 перевести на газ і 11 – на електроенергію. Річний економічний ефект тільки за програмою реконструкції становив 463 тис. грн. Такі роботи виконано на станціях: Борщів, Чортків, Бучач, Козова, Рожнятів, Ларга, Сокиряни, Чоп, Мукачєво. Також реконструйовано котельню контори передач на станції Мостиська-2, на станції Ужгород-2 та у пансіонаті "Львівський залізничник" у Судаку. На останньому об'єкті були постійні проблеми з доставкою рідкого палива, з переходом на газ вони зникли.

У вагонному депо Здолбунів теж реконструйовано котельню. Колійники Ходорова та Ківерців виконали реконструкцію котельні, де раніше використовувалися котли з коефіцієнтом корисної дії, – 60-65 відсотків. У сучасних котельнях цей показник сягає 92-95 відсотків. До речі, в котельнях, де використовувалися старі паровозні котли, коефіцієнт корисної дії ледь сягав 40 відсотків. Стара вугільна котельня, що опалювала бригадний будинок на станції Здолбунів, також переведена на газ. І тепер на залізниці лишається єдина котельня, що працює на мазуті, – на станції Мостиська-2.

Записав
Олександр ГЕРШУНЕНКО