

Економія: використано ще не всі резерви

Економія паливно-енергетичних ресурсів у сучасних умовах є особливо актуальною. Про підсумки роботи в цьому напрямку впродовж 2008 року розповідає заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван ГРУНИК



Нещодавно відбулося підсумкове засідання штабу з економії паливно-енергетичних ресурсів, куди було запрошено керівників та головних інженерів служб залізниці. Аналізуючи нашу роботу протягом минулого року, можна зазначити, що у питанні економії паливно-енергетичних ресурсів залізниця працювала непогано, та все ж є служби й окремі підприємства, де зафіксовано перевитрати. У першу чергу йдеться про витрати електроенергії на тягу поїздів у приміській та локомотивній

службах. Тут поставлено завдання детально розібратися не лише у структурі наших витрат, а й обрахувати потужності, що необхідні залізниці для ефективнішого виконання тонно-кілометрової роботи, а саме: скільки локомотивів потрібно сьогодні утримувати на об'єми виконаної роботи, щоб помістити інші локомотиви в резерв управління залізниці.

Рівень повернення електроенергії в контактну мережу при застосуванні рекуперативного гальмування за 12 місяців 2008 року перевищив річні показники 1991 р (26,774 млн кВт. год.), коли обсяги перевезень в електротязі були набагато вищими. У 2008 році за 12 місяців обсяг перевезень склав 40915,83 млн т/км брутто, в 1991р. – 48474,6 млн т/км брутто (84,4 %). За рахунок рекуперативного гальмування залізниця заощадила у 2008 році 17,5 млн грн.

На другому місці за обсягами витрат – спожитий газ. Завдання з його економії ми виконали загалом по залізниці на 20,5% за плану 15%. Це дало можливість додатково заощадити 1,7 млн. грн. Та у цьому році умови значно змінилися: якщо донедавна ми платили 1852,48 грн. за 1000 кубометрів газу, то нова ціна з 1 січня 2009 р. вже 2500 грн. за тисячу кубометрів. Здавалося б, заощадити у таких умовах

просто неможливо. Проте ще раз переконаюся, що рівень виконання будь-якого завдання залежить від добросовісності конкретного керівника. Ось простий приклад – пасажирське вагонне депо Тернопіль після нескладної модифікації обладнання з 21 січня перевело свою котельню з газу на відходи деревообробки. Звичайно, для цілорічного опалення таке рішення не дуже придатне, та на сьогодні це непоганий вихід, бо економить підприємству 30% газу. А такий відокремлений підрозділ, як Мукачівська дистанція сигналізації і зв'язку, хоч і невеликий, зекономив 9%, Ковельська дистанція сигналізації і зв'язку – 6,3%.

За орієнтовними підрахунками за січень заплатимо за електроенергію 37 млн грн. У чому ми вбачаємо шляхи до заощадження паливно-енергетичних ресурсів? Відомо, що 77% всіх витрачених ресурсів припадає на тягу поїздів. За простими підрахунками на сьогоднішня робота у нас зменшилася на 5,7%, а от витрати електроенергії лише на 4,9%. Втрати в контактній мережі у 2007 р. склали 14,1%, у 2008 р. – 14,8%, тобто є зростання на 0,7%. Коли ми взяли за розшифровку цих показників, виявилось, що це – різниця між показами лічильників тягових підстанцій та рухомого складу. Тобто локомотивники показують солідну економію,

хоч премії виплачують, але реально залізниця розраховується за спожиту електроенергію за показами лічильників, встановлених на тягових підстанціях.

Такі, м'яко кажучи, "нестиковки" – умовні втрати стаються через те, що дуже часто на електротяговому рухомому складі замість справних приладів ставлять "жучки" та використовують несправні лічильники. У такий нескладний спосіб обліковується не вся спожита електроенергія. Щодо обліку, що надходить до інформаційно-обчислювального центру, можна побачити одне й те саме: "несправний лічильник". Тому вважаю, що зростання витрат у контактній мережі свідчить про незадовільну роботу і локомотивників, і енергетиків.

Підбиваючи підсумки сказаного, хочу зазначити, що у порівнянні з 2007 р. на залізниці зменшено витрати основних паливно-енергетичних ресурсів: електроенергії на 9,6 тис. кВт. год, дизпалива на 197,9 т, вугілля на 4111,4 т, мазуту – 304,1 т, газу – 3079,3 тис.м3. Витрати паливно-енергетичних ресурсів по залізниці порівняно з 2007 р. зменшено на 10,9 млн грн. Всього в результаті виконаних заходів з енергозбереження у 2008 р. по залізниці заощаджено 35,4 млн грн.

Записав Олександр ГЕРШУНЕНКО

Змінено статус п'яти станцій

Генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк розглянув звернення начальника Львівської залізниці Михайла Мостового і дав згоду на переведення відокремлених структурних підрозділів Самбір, Рівне, Луцьк, Коломия, Мукачєво до структурних підрозділів Львівської, Рівненської, Івано-Франківської та Ужгородської дирекцій залізничних перевезень. Таке підпорядкування викликане зменшенням обсягів роботи та невикористаними витратами на утримання адміністративного апарату.

Орися ТЕСЛЮК

ЯК РЯТУВАЛИ КОЛІЮ ВІД СНІГУ

Останній місяць зими нагадав про себе снігопадами, які були найбільш інтенсивними в ніч з 12 на 13 лютого, 14 і 15 лютого у Львівській, Чернівецькій та Івано-Франківській областях. І якщо в Тернопільській області вони дещо вщухли, то у Львові та на перевальних ділянках Стрийської, Мукачівської, Ужгородської й Івано-Франківської дистанцій колії сніжило кілька днів поспіль. Відповідно найбільше роботи додалось колійникам Львівської, Самбірської, Стрийської, Мукачівської, Ужгородської та Івано-Франківської дистанцій.

За даними синоптиків, у Львові та Стрию сніговий покрив становив 28 см, в Сянках і Славську – 40. Інтенсивні опади ускладнювались тим, що йшов мокрий сніг та були пориви вітру, що створювало несприятливу ситуацію для руху поїздів, адже пориви вітру формують заметілі, а мокрий сніг напресовується на колію. Про цю небезпеку заздалегідь повідомила дорожня геофізична станція, фахівці якої розіслали штормове попередження всім структурним підрозділам залізниці. Було організоване цілодобове чергування керівного складу у службі колійного господарства і на місцях.

За словами начальника служби колійного господарства Богдана Кінцака, до роботи з очищення колій було залучено снігоприбиральну техніку, монтерів колії та працівників інших залізничних підрозділів, тобто так званий склад другої черги. Найбільше людей працювало на очищенні колій станцій Львів, Клепарів, Скнилів та 5-ого парку. Із наявних 12 одиниць снігоприбиральної техніки щоденно працювали 6 машин. Снігочисти також мали вдосталь роботи на ділянках Самбір-Сянки, Сянки-Ужгород, Стрий-Лавочне, Лавочне-Свалєва та Івано-Франківськ-Рахів.

Найменше снігу випало на теренах Рівненської та Тернопільської дирекцій залізничних перевезень, який через плю-

сову температуру танув. Однак колійники і тут мали вдосталь роботи – чергові бригади очищали посадочні платформи, посипали піском переїзди та підходи до них.

Найбільше людей до прибирання снігу було залучено по залізниці у пік снігопадів – 14 лютого: 1218 монтерів колії та 212 залізничників із другої черги. Того ж дня працювали чотири снігоприбиральні машини та три снігочисти. Наступного дня в неділю на перегоні вийшли шість снігоприбиральних машини та три снігочисти, тобто кількість техніки і людей залежали від інтенсивності опадів снігу та вітру. На жаль, одна машина під час роботи на ділянці Стрий-Щирець вийшла з ладу, довелося її замінити іншою. Полумку оперативно усунули і техніка знову запрацювала.

За даними служби колії затримок руху поїздів через погодні умови не було.

Надалі синоптики обіцяють помірні снігопади та зниження температури в горах до 12-17, а на рівнинах – до 6-11. Проте колійникам роботи вистачає: треба забирати сніг з міжколій, біля стрілочних переводів, очищати посадочні платформи, переїзди і підходи до переїздів та виконувати поточний ремонт колії для гарантування безпеки руху поїздів.

Орися ТЕСЛЮК

ЕАЕОÜ, АТ Ä²É ÆÓÊ ÍÓÂ: "İ Ð Î Ñ Ê Î × È Î Î!.."



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

3 оперативних матеріалів дорожньо-транспортної пригоди (пояснення машиніста дизель-поїзда Гриця Б.Є.)
"Слідуючи з поїздом №6273 сполученням Тернопіль-Іване Пусте на перегоні Березовиця-Прошова, при під'їзді до переїзду на 17 км 9 ПК., за 500 метрів помічник машиніста Довгалський М. К. перед знаком "С" дав гучний сигнал і продублював "попередити переїзд, переїзд вільний". За 300 м до переїзду я помітив, що до нього наближається автобус ПАЗ. Я ще раз дав гучний сигнал. Під'їхавши до переїзду, автобус призупинився, а потім продовжив рух. До переїзду мені залишалося 100 метрів, і я застосував термінове гальмування з подачею піску. Помічник Довгалський у цей час постійно подавав сигнал великої гучності, не відпускаючи його до повної зупинки поїзда..."

Людські зусилля виявилися марними – важка техніка вгризалася колісними парами у рейки, але невблаганно сунула на несподівану перешкоду. Дизель-поїзд зім'яв блакитний ПАЗик, наче бляшанку. Від удару автобус перекинуло догори колесами, тонкий метал, який, міг хіба що вберегти пасажирів від дощу та вітру, змішався із людськими тілами. Ця поїздка стала останньою для водія автобуса, 48-річного мешканця села Великі Бірки Дмитра Собчака та чотирьох пасажирів автобуса: тернополянина Тараса Мурина, Світлани Бабій, Євгенії Гончарик і мешканки села Скоморохи Галини Підданок. Випадковим свідком трагедії

став пасажир дизель-поїзда 62-річний тернополянин Іван Паляниця. Чоловік вийшов із поїзда після екстреної зупинки. Навіть сталеві нерви та психіка здригнулися б від побаченого. Повернувшись у вагон, Іван Михайлович відчув гострий серцевий біль. Літнього чоловіка забрала karetта швидкої допомоги, проте дорогою до лікарні він помер. Діагноз медиків – гострий трансморальний інфаркт міокарда.

Ще 14 пасажирів госпіталізовані із важкими травмами, серед них є і залізничники. Одинадцять госпіталізованих доправлені до 1-шої міської лікарні Тернополя, ще троє – в обласну лікарню.

Свідчення очевидців, серед яких

були і пасажир автобуса, яким пощастило майже неушкодженим вийти із цієї пекельної круговерті, різняться. Це й не дивно, адже ще кілька хвилин тому життя цих людей буквально висіло на волосині. Одна жінка казала, що автобус рухався повільно і навіть не пригальмував перед переїздом, що, мовляв, водій почувався не дуже добре і дорогою приймав якісь ліки, інша – що водій гукнув "Проскочимо!" і натиснув на газ...

Оперативне розслідування причин аварії провела фахова комісія на чолі з начальником залізниці Михайлом Мостовим. Згідно з актом, складеним спільно залізничниками і представниками Державтоінспекції, вини залізниці у цій надзвичайній події нема. Водій автобуса, що рухався за маршрутом, який обслуговує ПП Демчишин В. Я., грубо порушив Правила дорожнього руху, спричинивши аварію на переїзді. Як з'ясувалося, маршрут пасажирського автобуса сполученням Тернопіль-Скоморохи, на шляху якого розташований залізничний переїзд, всупереч відповідному наказу Міністерства транспорту і зв'язку України від 27.12.2004 року, не погоджувався із залізницею.

Водій постав перед Найвищим Судом, де нема ні адвокатів, ні пом'якшуючих обставин. А чи відповідатимуть за неналежне оформлення пасажирського маршруту ті, хто, ймовірно, думав не про безпеку пасажирів, а про те, щоб автобус якнайшвидше поїхав за виручкою?..

