

# Економія – наше надзвичайне завдання

**Ціни на паливо-енергетичні ресурси постійно зростають, тому одним із головних завдань сьогодні є пошуки шляхів їх економії. Своїми роздумами на цю тему поділився заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван ГРУНИК.**



– Львівська залізниця вже отримала телеграфну вказівку за підписом заступника генерального директора “Укрзалізниці” з вимогою посилити контроль за використанням паливно-енергетичних ресурсів.

Треба зазначити, що двадцять відсотків всіх енергетичних витрат залізниці припадає саме на них. Тільки за спожитий газ ми платимо близько 8 млн грн на місяць, ще 38 млн грн іде на оплату спожитої електроенергії. Якщо врахувати, що обсяги перевезень зменшилися до 50%, то в ідеалі мала б бути відповідна економія паливно-енергетичних ресурсів. На жаль, досягти цього надзвичайно важко.

Нам сьогодні треба оволодівати не простою наукою економії. Напевно, не всі знають, що Україна встигла “відзначитися” у числі країн із найбільшим споживанням паливно-енергетичних ресурсів, хоча промисловість сьогодні практично стоїть. За офіційною статистикою витрат ми на 7-ому місці серед 250 країн світу.

Треба зазначити, що робота, проведена керівниками структурних підрозділів, дозволила залізниці у лютому зекономити 18% газу, хоча зима була не з простих. У гривневому еквіваленті це майже 1,5 млн. Та сьогодні треба ще раз ретельно проаналізувати всі наші витрати на технологічний процес і експлуатаційну роботу. Адже генеральний директор “Укрзалізниці” поставив перед нами завдання зменшити витрати паливних ресурсів на капітальний ремонт колії у 2009 році до 40% у порівнянні з минулим роком.

Ми аналізуємо сьогодні всі витрати паливно-енергетичних ресурсів у котельнях, на тягу поїздів, з’ясуємо де є втрати, де можна перевести об’єкти на індивідуальне

опалення. Вагома ланка в цьому процесі – програма енергозбереження залізниці на кілька років. Найбільшу увагу будемо приділяти альтернативним джерелам палива. Перш за все, це пресовані брикети з відходів деревини. Зокрема, хороший приклад використання відходів деревообробки демонструє котельня заводу залізобетонних виробів, що працює на тирсі з коефіцієнтом корисної дії – 96%.

Великі проблеми сьогодні зі справедливим, об’єктивним обліком електроенергії на тягу рухомого складу. Наприклад, у січні умовні втрати в цьому секторі сягнули 35%, у той час як технологічні втрати не повинні перевищувати 14%. Коли обсяги перевезень зменшилися на 50%, платити 35 млн грн за електроенергію – неприпустима розкіш. Ще один надзвичайно важливий аспект у питанні економії енергоресурсів – врахування питомих витрат на одиницю виконаної роботи. Зараз ми це вивчаємо і прораховуємо все – від витрат на виробничі потреби, тягу, роботу трактора чи бульдозера і будемо дуже жорстко питати за перевитрати.

Сьогодні ми здебільшого використовуємо дільницю Львів-Лавочне-Ужгород-Чоп, але ж і працює дільниця Львів-Самбір-Сянки-Ужгород, яка використовується практично для приміського і пасажирського руху. Адже там працюють тягові підстанції, де, звісно, є технологічні втрати електроенергії. Звичайно, ми працюємо над тим, щоб збільшити економію енергоресурсів та далеко не все можна списати на експлуатаційні витрати.

Не секрет, що і сьогодні на залізниці непоодинокі випадки розкрадання палива. І як би ми не намагалися переконувати людей, закликати їх до порядності та сумління, це не дає відчутних результатів. Тому кожен залізничник, від машиніста до працівника управління, повинен виконувати всі вимоги в частині своїх обов’язків, за які він отримує заробітну плату. Я переконаний, що порушники повинні нести за свої дії відповідальність, передбачену законом. Треба пам’ятати, що кожна крадіжка палива рано чи пізно буде розкрита і розплачуватися за це доведеться щонайменше своєю роботою. А сім’я такого горе-залізничника у такий непростий для країни період ризикує опинитися без засобів до існування.

Спілкувався Олександр ГЕРШУНЕНКО

# Звернення до залізничників

Шановні колеги! Звертаємося до вас у зв’язку зі складною ситуацією, що склалася на залізничному транспорті України із забезпеченням збереження та економного використання паливно-енергетичних ресурсів.

На сьогодні витрати на енергоносії становлять близько 20% від експлуатаційних витрат залізниці. Ситуація загострилася у зв’язку з високим рівнем цін на нафтопродукти, електроенергію, вугілля і природний газ.

У цих умовах надзвичайно актуальною є робота щодо забезпечення збереження, економного і раціонального використання всіх видів палива, електроенергії, оливи та мастил.

Перевірками на місцях виявляються численні факти безгосподарності, вкрай незадовільного використання енергоносіїв при експлуатації локомотивів, колійної, автотракторної та іншої техніки. Це проявляється у недотриманні машиністами економних режимів водіння поїздів, внаслідок чого понад 3 тисячі локомотивних бригад працюють із перевитратами паливно-енергетичних ресурсів, неефективному використанні локомотивів диспетчерським апаратом, відсутності достовірного обліку фактичних витрат палива водіями машин та механізмів, непродуктивних витрат палива в котлоагрегатах із низьким коефіцієнтом корисної дії, втратах теплоносіїв у теплотрасах, електрообігріву та інших.

На жаль, залізничні підприємства ще не позбулися “нечистих на руку” працівників, які розкрадають матеріальні цінності, в тому числі й пальне.

Вимагаю від керівників усіх рівнів вживати рішучих заходів, незважаючи на посади та попередні заслуги, до розкрадачів палива, працівників, які припускаються неефективного використання паливно-мастильних матеріалів, безгосподарності в роботі. Викорінити подібні факти можливо лише за умови створення у трудових колективах атмосфери нетерпимості до таких “працівників”. Отримуючи таким чином тимчасову матеріальну вигоду, вони в подальшому позбавляють свої сім’ї постійної стабільної зарплати.

Звертаюся 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 котельень у питаннях економії енергоносіїв.

Нарівні з цим необхідно задіяти механізм стимулювання економії всіх видів палива і електроенергії.

Реалії життя вимагають від кожного з нас підвищення 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.

Заступник генерального директора “Укрзалізниці” Микола СІТКО

## У локомотивників – пожвавлення

Після кількомісячного спаду, зумовленого економічною кризою, у локомотивному депо Мукачєво почалося поступове покращення виробничих показників. Як повідомив голова профкому депо Дмитро Хіміч, за результатами лютого тонно-кілометрову роботу виконано на 131%, зекономлено 1,1 тонни дизпалива, а завдяки рекуператції заощаджено 59 тис. кВт годин електроенергії.

## На послуги зв’язківців є попит

За словами головного інженера Мукачєвської дистанції сигналізації та зв’язку Михайла Сікори, підрозділ на 100% виконав план із реалізації послуг допоміжного виробництва за січень (надання абонентських послуг та каналів зв’язку населенню і організаціям на суму 17 тис. грн.). Повністю виконано план із бальної оцінки утримання пристроїв сигналізації та зв’язку.

## За кордоном із порушниками не панькаються

У різних державах водії автомобілів по-різному відповідають за проїзд на червоний сигнал світлофора на залізничному переїзді, – інформує прес-центр залізниці. Для порівняння варто зазначити, що за таке порушення ПДД в Україні передбачено штраф у розмірі 340-425 грн, тоді як подібне порушення на автошляхах передбачає штраф 425-510 грн. Для прикладу у Словаччині за подібне порушення водія не лише позбавляють посвідчення на право керувати транспортним засобом, але й порушують кримінальну справу, штрафують на суму до 800 євро або й позбавляють волі. В Угорщині за аналогічне порушення позбавляють права керувати автівкою на 6 місяців із подальшим проходженням навчання та штрафують на суму 1000 євро. У сусідній Польщі вилучають права на термін до трьох



років плюс штраф у розмірі до 5000 злотих (1220 доларів США). Румуни таких водіїв карають штрафом у розмірі до 1000% від середньої заробітної плати.