

Енергозбереження – ефективний вклад у залізничну скарбницю

Піврічні підсумки виконання програми з енергозбереження свідчать, що при належному підході за шість місяців вдалося заощадити 25,4 мільйона гривень. Хід виконання програми коментує заступник начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Іван ГРУНИК:



– В умовах економічної кризи енергозбереження на залізниці стало одним із пріоритетних питань. Це – наші прямі кошти і кожен відсоток економії дає відчутний ефект. Сьогодні обсяги перевезень зменшилися практично на 36,5 відсотка, тому при належному підході зекономлені кошти можна направити на заробітну плату й експлуатаційні витрати: ремонт колії, утримання локомотивів та багато іншого.

Короткий аналіз нашої роботи з економії паливних ресурсів за півріччя свідчить, що витрати на тягу поїздів у тоннах умовного палива вдалося зменшити на 30,7%, витрати на інші виробничі потреби зменшилися на 17,5%. Загалом витрати на

тягу поїздів та виробничі потреби в тисячах тонн умовного палива зменшилися на 27,4%. Хотілося б наголосити, що загальне споживання енергоресурсів за 6 місяців при зменшенні перевезень на 36,5% зменшилося на 27,4%.

На жаль, досягти прямої лінійної залежності між зменшенням перевезень та енерговитратами практично неможливо через те, що існує ряд технологічних втрат. Зокрема, на Сянківському ході практично немає вантажного руху, але тут працюють тягові підстанції, що обслуговують збитковий приміський пасажирський рух.

У другому кварталі нинішнього року перед нами стояло завдання досягти 20-відсоткової економії паливно-енергетичних ресурсів. За окремими позиціями ми зекономили набагато більше. Якщо порівняти різні елементи паливно-енергетичних ресурсів, маємо таку картину: електроенергії на неексплуатаційні виробничі потреби зекономлено на 3,6%, на комунальні побутові витрати – на 10,2%, по дизпаливу – на 20,4% – це дуже суттєвий показник. На виробничі потреби заощаджено 32,2% вугілля (зекономили практично тільки в першому кварталі в котельнях та на опаленні вагонів). Велика тенденція до зменшення витрат спостерігається і у використанні газу.

Наприклад, у першому півріччі 2000 року ми використали 21,710 млн кубометрів газу, а зараз тільки 13 млн кубометрів. Зменшення відбулося насамперед за рахунок правильного планування роботи котельень, хоча їхня кількість у порівнянні з 2000 роком зросла, а також за рахунок встановлення нових економічних котлів із високим коефіцієнтом корисної дії. Графіки роботи котельень тепер жорстко прив'язані до технології робіт, що виконуються на виробництві.

Чимала робота в справі економії енергоресурсів проведена у всіх службах та структурних підрозділах залізниці. Треба сказати, що їхні керівники з розумінням поставилися до нових вимог. І от результати: якщо у 2000 р. ми використовували 17,841 тис. тонн вугілля, то у нинішньому році всього 8,075 тонн – споживання зменшено більше ніж удвічі. Цією роботою ми почали предметно займатися з 2005 року.

Економія бензину склала 134,1 т, тобто на 19,3% у порівнянні з 2008 роком. Звісно, це не граничні показники і не межа в досконалості роботи технічних засобів і ми продовжуємо працювати у цьому напрямку. Треба сказати, що у нинішньому році через економічні труднощі дещо зменшилися фі-

нансові плани і це серйозно вплинуло на модернізацію котельень. Хоча найрезультативнішими програмами з економії енергоресурсів можна відзначити економію саме в котельнях на вугіллі та природному газі.

На тягу поїздів за півроку зекономлено 171,4 т палива. Хоча нас і далі турбує питання крадіжок дизпалива з локомотивів. Незважаючи на встановлення приладів обліку, такі факти, на жаль, і надалі мають місце. Тут позиція керівництва залізниці дуже жорстка: кожен, хто упіймається на крадіжці, буде звільнений.

Одним із важливих джерел економії енергоресурсів є рекуперативне гальмування. Оскільки обсяги роботи зменшилися на 36,5%, ми повернули за півроку в контактну мережу 11,036 тис. кВт. год електроенергії, що дало економію у 6,5 млн грн.

Тобто в результаті виконання заходів із енергозбереження на виробничі потреби нам вдалося заощадити для залізниці 7,9 млн грн. Загальна сума економії по залізниці склала 25,4 млн грн. Тому хочу наголосити, що робота з пошуку резервів економії енергоресурсів – справа кожного залізничника, а не лише керівників підрозділів.

Записав Олександр ГЕРШУНЕНКО

На порядку денному – побут колійників

Селекторну нараду голова дорпрофсожу Андрій Сенишин почав з переклички, зазначивши, що в студії є працівники дорпрофсожу, в. о. начальника служби будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд Теодор Гулей, начальник служби охорони праці Микола Пайончківський, головний інженер служби колії Роман Черніцький, працівники газет “Львівський залізничник” та “Магістраль”, а на лінії – голови профспілкових комітетів дирекції та відокремлених структурних підрозділів. Крім керівників дистанцій колії, голів профкомів до участі в селекторній нараді запрошені керівники будівельних управлінь, адже саме цим підрозділам належить виконати капітальний ремонт пунктів обігріву колійників.



“Сьогодні ми зібралися, щоб ще раз наголосити на нашому ставленні до monterів колії, до умов їх праці та побуту, – наголосив голова дорпрофсожу Андрій Сенишин. – У студії є працівники редакції газети “Львівський залізничник”, яка практично упродовж двох років відслідковує: в чому одягнені, особливо взимку, наші колійники та в яких умовах вони працюють, де вони можуть розігріти собі їжу, просушити свій одяг, переодягнутися і т. д. Тому на ці питання ми дуже серйозно звертаємо увагу. У нас великі плани щодо облаштування пунктів обігріву. Начальник залізниці Михайло Мостовий прийняв рішення залучити фахівців служби будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд до робіт з виконання капітального ремонту 16 пунктів обігріву. За попередніми підрахунками ціна цього питання – приблизно 4 млн грн, але вона значно більша, адже не враховано облаштування пунктів обігріву меблями, побутовою технікою та посудом. Тому план вимагає коригування”.

Андрій Андрійович звернувся до голів територіальних комітетів профспілки з проханням упродовж місяця комісійно оглянути в своїх регіонах пункти обігріву та скласти акти, які потім будуть розглядатися на розширеному засіданні президії дорожнього комітету профспілки.

Андрій Сенишин зауважив, що минулого тижня разом із заступником начальника залізниці з колії Володимиром Харланом побував у пункті обігріву на станції Клепарів, який належить Підзамчівській дистанції колії й тепер планує зустрітися з головою профкому цього підрозділу, щоб обговорити питання, які стосуються облаштування пункту обігріву. “Я переконаний, що такого пункту обігріву, як у Підзамчівській дистанції колії, в Україні немає: там є всі умови для monterів колії та можливість облаштувати кімнату для сушіння спецодягу та спецвзуття, кімнату для приймання їжі, санвузол. Навіть є кімната для проведення зборів чи планування”.

Голова дорпрофсожу Андрій Сенишин поцікавився у керівників теркомів профспілки, наскільки вони інформовані про план ремонту пунктів обігріву в їхніх регіонах. Для прикладу голова теркому профспілки Ужгородської дирекції залізничних перевезень Ярослав Афтанас доповів, що за інформацією будівельників та колійників готовність запланованих пунктів обігріву становить 95 відсотків.

Андрій Андрійович нагадав учасникам селекторної наради про вимогу надавати достовірну інформацію про готовність пунктів обігріву.

Ще багато роботи є на пункті обігріву на дільниці Коломия-Стефанешти Коломийської дистанції колії.

На Тернопільській дирекції залізничних перевезень тривають роботи в пункті обігріву станції Хоростків. Однак для того, щоб ввести об'єкт в експлуатацію, потрібно придбати насос. “Тому слід реально оцінювати рівень готовності”, – зауважив Андрій Сенишин.

Голова дорпрофсожу детально цікавив-



ся в керівників Стрийської, Підзамчівської та Ходорівської дистанцій колії ходом капітального ремонту пунктів обігріву на станціях Стрий, Більче, Красне, Ходорів. З'ясувалось, що не всюди вирішено питання із постачанням матеріалів.

“Із усіх об'єктів, які я в більшості називав, стосовно рівня готовності пункту обігріву по станції Воловець у мене сумнівів бути не може, бо заступник начальника будівельного управління № 5 Василь Арендаш – дуже серйозна й відповідальна людина. А про пункт обігріву на станції Воловець сказано: готується документація на введення об'єкта в експлуатацію. Тому, шановні керівники дистанцій колії та служби колії, – за вами меблі та начинка тих об'єктів, які будівельники готують”.

Підбиваючи підсумки розмови про пункти обігріву, голова дорпрофсожу Андрій Сенишин нагадав, що за словами заступника начальника залізниці з колії Володимира Харлана, пункт обігріву на станції Володимир-Волинський краще облаштований, ніж на станції Клепарів. Проте краще раз побачити, ніж кілька разів почути. І через місяць Андрій Сенишин запросив журналістів редакції газет

“Магістраль” та “Львівський залізничник” поїхати з представниками дорпрофсожу та розповісти на сторінках газет, як керівництво залізниці у цей економічно скрутний час дбає про побутові умови людей нелегкої колійної професії.

Загалом 9 пунктів обігріву готові до введення в експлуатацію – Клепарів, Гнідава, Володимир-Волинський, Красне, Ужгород, Великий Березний, Воловець, Чернівці та Хоростки. На решті шести необхідно завершити будівельно-монтажні роботи в третьому кварталі. Хоча термін здачі згаданих дев'ятих пунктів обігріву був визначений першим півріччям цього року, вони поки що не готові до здачі через відсутність коштів на придбання меблів, побутової техніки та посуду. Однак Андрій Сенишин повідомив, що профспілка бере на себе забезпечення пунктів обігріву холодильниками, електрочайниками, мікрохвильовими печами та посудом. У свою чергу служба колійного господарства та дистанції колії відповідають за облаштування пунктів обігріву меблями.

Орися ТЕСЛЮК
Фото Ігоря ПАРАЩАКА