

СІМДЕСЯТА ОСІНЬ ЧОРТКІВСЬКОЇ ДИСТАНЦІЇ КОЛІЇ



Фото Ігоря ПАРАЩАКА

У перші дні листопада в Чортківській дистанції колії відбулося святкування сімдесятої річниці від дня заснування цього залізничного підприємства.

До ювілею дистанції увесь трудовий колектив готувався заздалегідь, сумлінно і відповідально. На свято запросили ветеранів підприємства та кращих працівників, які своєю працею усіяло зміцнювали трудовий авторитет дистанції.

Від керівництва залізниці працівників та ветеранів Чортківської дистанції колії привітав заступник начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимир Чернега та вручив кращим колійникам почесні грамоти, подяки та цінні подарунки (годинники) від начальника залізниці.

Про довгий і нелегкий трудовий шлях колійного підприємства та сьогодення її трудового колективу присутнім розповів начальник Чортківської дистанції колії Іван Чернега.

У виступах присутніх працівників, ветеранів дистанції та гостей свята прозвучало багато щирих, теплих і вдячних слів на адресу керівництва залізниці та дистанції за можливість зустрітися усім разом за такої чудової нагоди, згадати минуле, висловити кращі сподівання на майбутнє.

Звіт про урочисте засідання з нагоди 70-річчя Чортківської дистанції колії читайте в наступному випуску газети.

ЕНЕРГОЗБЕРЕЖЕННЯ: СКЛАДНА НАУКА ЕКОНОМІЇ

Нелегкі часи змушують наполегливо шукати шляхи зменшення витрат паливно-енергетичних ресурсів. Про підсумки цієї роботи за дев'ять місяців цього року розповідає заступник начальника залізниці з рухомого складу та матеріального-технічного постачання Іван ГРУНИК:



— Якщо переглянути показники залізниці з енергозбереження за 9 місяців поточного року, бачимо непогані результати. Після проведення у всіх підрозділах відповідної роботи енергозатрати суттєво знизилися. Наш головний показник — споживання енергоресурсів на тягу поїздів та інші виробничі потреби зменшено до відповідного періоду 2008 року на 24,9% при зниженні обсягів перевезень на 30,3%. Частка витрат паливно-енергетичних ресурсів за 9 місяців 2009 року по залізниці складає: на тягу поїздів — 76,0%, з них на електротягу поїздів — 50,1%, на теплотягу — 25,9%, на виробничо-експлуатаційні потреби — 24,0%. У 2008 році за той же період частка витрат на тягу поїздів складала 78,1%, на виробничо-експлуатаційні потреби — 21,9%.

Проте якщо тонно-кілометрова робота залізниці зменшилася

на 30 із лишком відсотків, то витрати — всього на 24-25%. Звісно, тут не може бути прямолінійної залежності, тому що в тязі, коли падає вага поїзда, відповідно повинен використовуватися і локомотив меншої потужності. У нас же працюють ті ж локомотиви, що й раніше. Тому й зростають питомі витрати. Над цією проблемою ми сьогодні наполегливо працюємо. Особливо це стосується тепловозної тяги, де потрібно переводити локомотиви 2М62 на одинарні тепловози.

У складі залізниці є динамометричний вагон, призначений для вивчення вагових норм, які повинні бути встановлені на ділянках обслуговування Львівської залізниці відповідно до потужності локомотиву. Ми зараз займаємося складанням нових режимних карт. Така карта необхідна машиністу для правильного управління поїздами в режимі тяги, гальмування та вибігу. Це теж шлях до значної економії паливно-енергетичних ресурсів.

Якщо привести потреби залізниці по видах паливно-енергетичних ресурсів в умовному паливі, отримуємо наступну картину: електроенергія — 57,6%, дизельне паливо — 31,0%, природний газ — 7,7%, вугілля — 3,1%, бензин — 0,6%. Тобто за 9 місяців 2009 року на тягу поїздів використано 43633,1 тонни (до планових норм зменшено 291,0 тонн або 0,7%).

Обсяги перевезень за 9 місяців 2009 року в порівнянні із відповідним періодом минулого року зменшились на 31,7%, а витрати дизельного палива знизено на 27,3%. Така невідповідність пояснюється перерозподілом роботи по окремих видах руху. У вантажному русі, де питомі витрати становлять 51,8 кг умовного палива на 10000 тонно км бруто, робота зменшилась на 44,1% до аналогічного періоду минулого року та на 23,1% до плану.

Робота в пасажирському русі з питомими витратами 100,1 кг умовного палива на 10000 тонно км бруто та приміському виді руху з питомими витратами 97,4 кг умовного палива на 10000 тонно км бруто зменшилась в пасажирському виді руху на 4,7% до 2008 р. та на 4,8% до плану, а в приміському — на 9,4% до показників 2008 року та на 10,1% до плану. За рахунок рекуперативного гальмування за 9 місяців поточного року в контактну мережу повернуто 18235,0 тис. кВт год, за плану 20340 тис.кВт год (89,7%). Основними причинами невиконання плану з рекуперативного гальмування стало зменшення об'ємів перевезень до плану і до аналогічного періоду минулого року.

Великий резерв у економії паливно-енергетичних ресурсів має стаціонарна енергетика. За попередні роки на залізниці проведено значну роботу з реконструкції котельні. Ця програма діє з 2006 року. Адаже у нас були котельні, що не відповідали ані вимогам економії, ані вимогам теплового режиму. Їх коефіцієнт корисної дії (ККД) сягав заледве 50%. За цей час ми поставили багато нових сучасних котельні із високими показниками ККД. Є й інші проекти енергозбереження. Зокрема, у Мостиськах-II запущено теплонасос, що видобуває тепло для опалення приміщень товарної контори із землі. Реконструкція діючих котельні теж вимагає інженерного підходу, адже в одному випадку для виробництва необхідна технологічна пара, в іншому лише гаряча вода для опалення приміщень.

Ще одне джерело великих енерговитрат — паро- і теплопроводи. У жовтні цього року всім керівникам підрозділів поставили завдання ізолювати паро- і теплотраси, що проходять їхньою територією. За нашими розрахунками втрати тепла на одному

метрі неізолюваної труби складають приблизно 80 тис. грн на рік, а таких труб у нас — кілометри. З'явилися нові, попередньо ізолювані труби, і я думаю, що вони будуть у нас активно використовуватися.

У наступні роки, на мою думку, на залізниці необхідно замінити всі трубопроводи. Багато з них прокладені в землі та лотках, де труби давно понижила корозія. Наслідки добре видно взимку, коли від труб підіймається пара, а на землі біля трубопроводів росте травичка.

Інший шлях скорочення витрат — встановлення мобільних котельні безпосередньо біля виробничих приміщень. Сьогодні є автоматичні котельні, що забезпечують автономну роботу з багатоступеневим захистом (при відключенні електричного струму чи газу відбувається автоматичне відключення та перекриття магістралей). Перевірка їхньої роботи здійснюється раз на тиждень. Це саме те, що необхідно для опалення адміністративних корпусів.

Суттєве джерело економії енергоресурсів — заміна ламп розжарювання на економічні та більш довговічні світильники. Найголовніше, що світлодіодна нових економічних ламп набагато більша. Їх впровадження у багатьох країнах відбувається на законодавчому рівні. У Республіці Польща, наприклад, заборонено випускати 100-ватні лампи розжарювання і за рахунок цього надано дотації підприємствам для придбання технологій виготовлення сучасних економічних ламп. Впевнений, що життя змусить і нас вдатися до такого кроку. Адаже Україна перемістилася із шостого на четверте місце в світі за споживанням паливних енергоресурсів. Це означає, що у нас величезні непродуктивні витрати ресурсів та нерациональне їх використання.

Окреме питання, яке на пер-

ший погляд не стосується економії енергоресурсів, але "псує" наші показники з енергозбереження — ганебні випадки крадіжок палива. На жаль, такі випадки непоодинокі. Зафіксовано чимало спроб вивести з ладу системи контролю за витратами та несанкціонованим зливом палива. Звичайно, біля кожного машиніста не поставиш машиніста-інструктора чи начальника депо, але тут своє слово повинен сказати Закон. Тому позиція керівництва залізниці з цього приводу безкомпромісна — **кожен, хто займається крадіжками палива, буде звільнений із транспорту.** Окрім того, такі "забавки" тягнуть за собою кримінальну відповідальність із можливим позбавленням волі на термін від 3 до 5 років. Тому ще раз хочу звернутися до всіх працівників локомотивних бригад та членів їх родин:

— Зважте на те, що рано чи пізно кожен такий випадок стане відомий, а далі — ганьба у трудовому колективі, звільнення з роботи та заборона працювати на залізниці або й кримінальна відповідальність.

Ми дуже серйозно займаємося боротьбою із розкраданням паливно-енергетичних ресурсів і думаю, що з часом це явище буде повністю викоринено. Контроль за використанням палива на тягу поїздів і далі посилюватиметься.

Разом із тим хотів би подякувати тим локомотивним бригадам, які активно економлять паливно-енергетичні ресурси. За економію паливно-енергетичних ресурсів передбачені премії та інші види заохочень і на керівників підприємств покладене завдання усіяло заохочувати таких працівників.

Спілкувався
Олександр ГЕРШУНЕНКО