

Ретельний аналіз – додаткові джерела економії

Суворозима та пов'язані з низькими температурами додаткові витрати паливних ресурсів на залізниці не могли не позначитися на загальних показниках. Про стан збереження паливно-енергетичних ресурсів на виробничі потреби за підсумками першого кварталу 2010 року розповідає заступник начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Іван Груник.

– Якщо проаналізувати використання паливно-енергетичних ресурсів на Львівській залізниці за I квартал 2010 р. у порівнянні з аналогічним періодом минулого, можна простежити незначне збільшення тонно-кілометрової роботи, – зазначив Іван Груник. – Перевитрати електроенергії на експлуатаційно-виробничі потреби зросли на 4,1%. Ту ж цифру зростання маємо і на комунально-побутових потребах. Все це свідчить про те, що зима була досить суворою.

– У яких службах найбільші перевитрати паливно-енергетичних матеріалів?

– Треба чітко розмежувати витрати за різними видами палива. Наприклад, із дизпалива маємо економію у 14%, по вугіллі – 2,5%, по газу – 5,1%, по бензині – 2,2%. Якщо перевести всі ці показники в тонни умовного палива, отримаємо 1,8% загальної економії. На перший погляд – показник не дуже великий, але він є. Разом із тим є господарства, де зафіксовано перевитрати. Ось кілька цифр: у службі приміських пасажирських перевезень на виробничі потреби у I кварталі минулого року витрачено 470 тис. кВт год електроенергії, а за той же період нинішнього року вже 519,8 тис. кВт год (витрати зросли на 11%). Головна причина – несприятливі погодні умови у зимові місяці, потреба в додатковому обігріві виробничих приміщень. Якщо у січні-лютому ми мали економію за рахунок неробочих днів, то приміські поїзди курсують і в свята, і на вихідні.

Звичайно, турбує висока збитковість приміського сполучення. Адаже тут на кожну вкладену гривню залізниця отримує лише 10 копійок. Практично ця діяльність дотується за рахунок вантажних перевезень, тому що відшкодування, які повинні надходити від органів місцевого самоврядування та виконавчої



влади на місцях, згідно з законом "Про залізничний транспорт", не виконуються або становлять приблизно 20 відсотків від потрібних сум. Тому питання економії паливно-енергетичних ресурсів надзвичайно актуальне.

Перевитрати газу у службі приміських перевезень також зросли на 50 тис. кубометрів. Загалом це складає чималу суму – 132 тис. грн за три місяці 2010 року.

Окремо варто зупинитися на діяльності служби колії, де у порівнянні з I кварталом минулого року витрачено на виробничі потреби понад 289 тис. кВт год електроенергії, а перевитрати газу склали 67,7 тис. кубометрів.

Локомотивна служба перевитратила вугілля на 248,8 т більше, ніж за аналогічний період минулого року. У сумі це складає 159 тис. грн. Аналогічна ситуація і з газом. Тут зафіксовано збільшення на 118 тис. кубометрів на загальну суму 308 тис. грн.

– Яка ж загальна ситуація із витратами паливно-енергетичних ресурсів по залізниці?

– Попри несприятливі погодні умови не всі наші підрозділи працювали із перевитратами електроенергії та пального. Загалом по залізниці маємо економію паливно-енергетичних ресурсів на виробничі та комунальні потреби. Якщо перевести все у тонни умовного палива, отримуємо зменшення витрат на 1,8% порівняно із I кварталом минулого року. Такий

показник став можливим за рахунок економії інших служб.

Разом із тим маємо перевитрати електроенергії на виробничі та комунальні потреби. Це стосується саме електроенергії, де зафіксовано перевитрати у 4,1%. В абсолютних величинах ця різниця складає 1 млн 420 тис. кВт год або 921,7 тис. грн без витрат на тягу поїздів. Саме тому на засіданні штабу зі збереження енергоресурсів було поставлене завдання економити електроенергію.

Всі пам'ятають, що минула зима була надзвичайно суворою із температурами, що сягали в горах до мінус 25 градусів за Цельсієм. А все це вимагало додаткових витрат на опалення будинків, гардеробних, цехів та інших виробничих приміщень. На другий квартал поставлено завдання зекономити перевитрачені кошти.

– Які показники витрат енергоресурсів на тягу поїздів?

– Тут у нас також є перевитрати. Розхід електроенергії на тягу зріс на 11%. Особливо турбує те, що показник роботи на мільйон приведених кілометрів у минулому році був 4,637, а у цьому вже 5,260. Тобто разом зі збільшенням обсягів роботи непропорційно збільшуються витрати палива. Це свідчить про його нераціональне використання. Звісно, обігрів пасажирських вагонів електро- та дизель-поїздів дав нам суттєве збільшення питомих витрат. Є ще одна стаття витрат – прогрів локомотивів у зимовий період експлуатації, адже сьогодні ми не маємо достатньої кількості цехів для утримання рухомого складу в неробочому стані. Оскільки локомотиви стоять на вулиці, то в умовах низьких температур їх треба час від часу прогрівати, щоб не сталося замерзання магістралей і локомотив був у робочому стані.

Є й позитивні тенденції. Зокрема показник енергоємності, що є основним у роботі будь-якого підрозділу. Він вимірюється в тоннах умовного палива на мільйон приведених кілометрів. У цьому році цей показник покращився. Якщо у I кварталі минулого року ми мали 18,8 т умовного палива на 1 млн приведених т/км, то в цьому році він склав 17,6 т умовного палива на 1 млн приведених т/км.

– Чи можна, виходячи із сьогоднішніх показників, говорити про позитивні зрушення?

– Звичайно вони є. Трохи зменшилася енергоємність як на тягу поїздів, так і на виробничі потреби. Виходячи з цього, можна констатувати, що завдання, які ставить перед відокремленими підрозділами залізниці штаб з енергозбереження, виконуються. Та нам необхідно суттєво попрацювати у другому кварталі, щоб виконати завдання з економії паливно-енергетичних ресурсів, а зекономлені кошти скерувати на закупівлю запасних частин і матеріалів. Не секрет, що із цим відчуваємо серйозні проблеми, адже 86% запчастин і матеріалів для залізниці постачаються централізовано. У минулому році було так, що постачання вкрай необхідних матеріалів та запчастин реально почалося наприкінці IV кварталу.

Сьогодні триває підготовка до літніх перевезень: це комісійний весняний огляд тягового та моторвагонного рухомих складів, підготовка до перевезень пасажирського господарства. І, на жаль, як і минулого року, не вистачає матеріалів та запасних частин, що постачаються централізовано. Значну допомогу у вирішенні цієї проблеми надав дозвіл начальника залізниці скеровувати всі кошти, зароблені від підсобно-допоміжної діяльності, на придбання комплектуючих та матеріалів для весняного комісійного огляду. Все це вкрай необхідно для якісної підготовки тягового та моторвагонного складів до роботи у літній та зимовий періоди 2010-2011 рр.

На завершення хочу навести ще один дуже важливий показник роботи локомотивників – економія енергоресурсів від рекуперативного гальмування. У порівнянні з I кварталом минулого року цей показник у нас іде із знаком "плюс": 5 млн 272 тис. кВт год у 2009 р. і 6 млн 400 тис. кВт год у 2010-му, за плану 5 млн 500 тис. кВт год. Тобто маємо 116,4% виконання. Все це означає, що за ретельного аналізу завжди можна знайти додаткові джерела з економії енергоресурсів. У підсумку – це загальне підвищення ефективності роботи Львівської залізниці, а значить і добробуту залізничників.

Спілкувався Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора

Чистота і порядок личать залізниці

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Територія заводу залізобетонних конструкцій у належному санітарно-культурному стані: скрізь чисто і охайно.

– Незважаючи на попередній комплекс заходів, ми вирішили організувати ще одну толоку, – розповідає головний інженер заводу Михайло Трухан. – Здебільшого для того, щоб покращити те, чому, можливо, раніше приділили менше уваги. Раніше завод мав із цим більше проблем. Наприклад, ми не мали куди вивозити тирсу із столярного цеху. А зараз у нас на тирсі працюють два котли. Влітку спалюємо тирсу для сушки деревини, а взимку ще й для обігріву цехів.

Працівники станції Підзамче охайно підбили бордюри платформ, підмели територію станції. Кажуть, що за чистотою на вокзалі та перонах стежать щодня – це їхній обов'язок. Головне, щоб скрізь було чисто, тоді й пасажирам буде приємно перебувати на вокзалі.

У Підзамчівській дистанції колії теж кипіла робота з благоустрою: працівники підмітали територію, стригли газони і навіть вишкрябували мох між тротуарною плиткою. Тішили око побілені бордюри, пофарбована огорожа і впорядкований квітник.

Начальник станції Підбірці Олександра Баранець розповіла, що до прибирання приміщень та території станції постійно долучаються всі працівники, оскільки одній прибиральниці це не під силу – досить велика територія та острівна платформа. До того ж, у таких населених пунктах як Підбірці, катастрофічно бракує смітників, тому люди звикли скрізь смітити, а надто на території та поблизу станції.

З проблемою засмічення станцій та інших залізничних територій у межах міст і селищ погодилося і начальник сектора екології технічної служби залізниці Любов Смик:

– З мешканцями, які живуть поблизу залізничних об'єктів, дуже важко дати раду, вони постійно утворюють стихійні сміттєзвалища поблизу колій. Найбільше проблем із виникненням стихійних сміттєзвалищ поблизу об'єктів та колій Львівської залізниці якраз у Підбірцях, Городоцькому районі, поблизу міста Калуш та в Закарпатській області. На постійні звернення залізничників ліквідувати стихійні сміттєзвалища органи місцевого самоврядування здебільшого реагують кволо.

Заступник начальника пасажирського відділу Львівської дирекції залізничних перевезень Наталя Вахрамєєва додала, що дирекція скеровує листи головам районних адміністрацій, сільських і селищних рад з вимогою ліквідувати стихійні смітники. В іншому випадку залізниця вдаватиметься до радикальних заходів – відміни зупинок приміських поїздів у тих населених пунктах, де сміття не прибрали. Наприклад, нещодавно про такі санкції залізничники заздалегідь попередили владу і мешканців села Ваньковичі, і громада цього населеного пункту швидко ліквідувала стихійний смітник. Зараз найбільше проблем із дільницею Підзамче-Дубляни, де неподалік переїзду люди утворили величезне стихійне сміттєзвалище.

І дійсно, наближаючись до залізничного переїзду, відразу помітили сміттєзвалище (на фото), що "розкинулося" впритул до колії. Навіть на перший погляд було помітно, що



■ Біля таких смітників приміські поїзди не зупиняться!

сміття, а це переважно будівельні відходи, сюди зносять не лише місцеві жителі, а завозять навіть вантажівками. Потім, мабуть, трактором цей непотріб розгортають і завозять знову. У момент, коли ми були біля цього сміттєзвалища, до нього підїжджала вантажівка, але, побачивши відео- і фотокамери, водій різко розвернувся і поїхав геть.

Як розповів начальник Кам'янка-Бузької дистанції колії Роман Нужняк, це сміттєзвалище та підїзд до нього повинна ліквідувати Шевченківська адміністрація міста Львова.

Залізничники неодноразово ще торік надсилали листи з відповідним зверненням в органи місцевого самоврядування, але від адміністрації досі не надходила відповідь. Тож, мабуть, і в цьому випадку залізниці доведеться застосовувати непопулярні методи впливу, щоб примусити недбалих господарів дотримуватися порядку.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора