

# День минув. Рахуємо витрати

**Порахувати, скільки залізниці обходиться один день роботи, виявилось справою непростою, тому ми вирішили "пройтись" основними і найбільш промовистими пунктами загального переліку витрат. Зокрема поцікавилися, скільки за один день залізниця витрачає бодай на "комуналку" і витратні матеріали. Цифри виявилися доволі вражаючими.**



Приміром, лише один день праці залізничників коштує магістралі 7 млн грн. За місяць ця сума виростає до 140 млн грн. Ще один приклад: у пасажирському господарстві лише на такі, здавалося б дрібниці, як пакети для постільної білизни та сміття, туалетний папір, миючі засоби, тощо, за день витрачається 100 тис. грн, а за місяць – понад 3 млн грн.

За словами головного інженера служби матеріально-технічного постачання Володимира Самборського, усі гальмівні колодки – і чавунні, що використовуються в електропоїздах та дизелях, і виготовлені з композитних

сплавів для вантажних поїздів, лише за один день "стирають" у бюджеті Львівської залізниці 200 тис. грн, за місяць – близько 6 млн грн.

## Електроенергія

За словами начальника відділу нормування паливно-енергетичних ресурсів служби локомотивного господарства Володимира Дороша, використання природних ресурсів коштує залізниці чималу "копієчку".

Попри те, що Львівська залізниця оптимізувала власну енергосистему та вийшла на оптовий ринок електроенергії, за електрику їй доводиться платити по 1,5 –

2 млн грн за добу (!) Місячний рахунок за електрику перевищує 50 млн грн. І хоча видатки у зв'язку із впровадженням сучасних технологій та укладанням нових договорів мали б скоротитись, сума місячної економії передбачається на рівні тих таки 1,5 млн грн, тобто одного дня електроспоживання.

– Електрика, звісно, використовується не лише для освітлення. Найбільше електроенергії витрачається на тягу поїздів, – розповів Володимир Дорош. – Тож завдяки зменшенню кількості збиткових пасажирських поїздів, які використовують енергію, не "відробляючи" її, можна було б чимало зекономити.

На вугіллі, яке використовується в котельнях та для опалення пасажирських вагонів, щодня витрачається 100 тис. грн. На "блакитне паливо" – у 5 разів більше. Газ, що використовується для опалення адміністративних споруд, виробничих приміщень та технологічних процесів, коштує в середньому півмільйона гривень за добу. За місяць витрати на вугілля та газ сягають відповідно 3 та 15 млн грн.

– Якщо порівняти споживання електроенергії, то вона таки поступово зменшується, – зауважив Володимир Дорош. – Та на вартість це особливо не впливає, адже цього року ціна електричної енергії зросла на чверть. Те ж стосується і газу. Якщо торік 1 тис. кубометрів коштувала 2500 гривень, то тепер газ обходиться залізниці по 3812,4 гривень за тисячу кубів. За спожите ми сплачуємо НАК "Нафтогаз України" без затримок. Якби протермінували оплату, нам би просто вимкнули постачання.

Адже зараз діють ринкові умови: нема грошей – сиди без газу.

## Пальне і мастила

Бензину, у порівнянні із газом, використовуємо значно менше, адже "іде" він зазвичай на потреби автопарку залізниці. Та все одно щоденні 100 тис. грн, які витрачаються на бензин – теж чимала сума. Денна потреба Львівської залізниці у солярці становить 215 тонн і коштує 2,3 мільйона гривень. Та на відміну від бензину й інших ресурсів, дизпальне Львівська залізниця отримує централізовано.

– Вже років із 15 ми не займаємося закупівлею дизпалива, – каже Володимир Дорош. – Усе йде централізовано через Київ. Там укладають договори із постачальниками, визначається потреба кожної залізниці. Так само, до речі, і з мастилом. У середньому на день його необхідно 8,5 тонн, що коштує понад 150 тис. грн.

## Вода

З водою, здавалося б, ситуація буде "дешевшою". Бо, хоча потреби залізниці у воді чималі, залізничники її видобувають самотужки. Однак і тут без витрат не обійтись.

– Залізниця видобуває щодоби в межах 15 тис. кубометрів, – розповіла провідний інженер відділу водопостачання служби будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд Людмила Романова. – Із цієї кількості води на потреби відокремлених підрозділів залізниці щодоби спрямовується 8,2 тис. кубометрів, решту залізниця продає. Адже в таких населених пунктах як Чоп, Батєво, Сарни,

Мостиська-II залізниця забезпечує потреби всіх споживачів, оскільки комунальних підприємств – виробників води – ці міста та селища не мають.

Однак там, де нема власних пунктів питного водопостачання, воду доводиться купувати у місцевих комунальних підприємств. За добу об'єм купленої води сягає 2 тис. кубометрів.

Загалом, як підтвердили у секторі екології, щорічно залізниця використовує для задоволення усіх своїх потреб майже 3 млн кубометрів води.

– Витрати Львівської залізниці за воду лише для виробництва, без урахування витрат на водопостачання комунальної сфери – котельень та гуртожитків, за 11 місяців 2011 року становили майже 50 млн грн, – розповіла заступник начальника фінансово-економічної служби Ольга Надибська. – А точніше – 49,618 млн грн. Точно вихарувати середній тариф за воду складно. У цю суму витрат входить плата не лише за власну воду, але й за куплену у місцевих водоканалів.

Тож лише на виробничі потреби залізниця щомісяця сплачує більше 4,5 млн гривень за воду, на добу припадає в середньому 150 тис. грн.

Підсумовуючи вказані цифри, можна стверджувати, що "комунальні" видатки лише одного дня роботи Львівської залізниці становлять щонайменше 12,6 млн грн, не враховуючи такі обов'язкові статті витрат, як сплата податків, оплата "лікарняних", тощо. Із цими пунктами загальна сума виглядатиме значно більшою.

Богдан ЮРОЧКО

## Нова схема ремонту вантажних вагонів

**Вагонне господарство залізниці у новий рік увійде із новою схемою роботи – зміниться організація ремонту вантажних вагонів. Як розповів головний інженер служби вагонного господарства Володимир Ханяк, відповідно до наказу Укрзалізниці №624Ц від 25.11.2011 р. "Про вдосконалення ремонтної бази вагонного господарства залізниць України", передбачено спеціалізацію ремонтних баз вагонних депо із ремонту вагонів приписки вагоноремонтних заводів, яким на цей час передається рухомий склад залізниць:**

– Мінераловози передаються Стрийському вагоноремонтному заводу, піввагони – ДП "Укрспецвагон" і Дарницькому вагоноремонтному заводу. У додатку до наказу затверджено спеціалізацію вагонних депо, визначено, які з них будуть експлуатаційними, а які – ремонтними.

Щодо вагонних депо нашої залізниці, то депо Здолбунів буде спеціалізуватися на ремонті вагонів ДП "Укррефтранс" – там ремонтуватимуть криті вагони. Вагонні депо Дрогобич та Ужгород співпрацюватимуть зі Стрийським вагоноремонтним заводом, зокрема, ремонтуватимуть мінераловози та нафто-бензинові цистерни. У Клепарові й Коломиї ремонтуватимуть рухомий склад приватних компаній. Вагонне депо Коломия і раніше цим займалося (ремонтували газові цистерни), працювали з приватними замовниками і в Клепарові, тому ця робота для них не є новою. Вагонні депо Ковель і Тернопіль залишаються експлуатаційними. У Головному управлінні вагонного господарства Укрзалізниці наразі ще уточнюють планові обсяги ремонту рухомого складу на наступний рік та обсяги постачання товарно-матеріальних цінностей.

Зміни у роботі не є кардинальними, фактично

всі депо займатимуться тим же ремонтом, що й досі. "Укррефтранс" – потужне підприємство, яке раніше самостійно ремонтувало свої вагони, і ми маємо досвід співпраці з ним. Раніше вагонні депо мали план ремонту вагонів УЗ, а замовлення від приватних компаній, як підсобно-допоміжну діяльність, шукали самостійно. За новою схемою, депо тепер буде спеціалізоване за певним підприємством, яке має свій рухомий склад, а відтак планує, скільки вагонів у році йому потрібно відремонтувати.

Зі Стрийським вагоноремонтним заводом у нас багаторічна співпраця. Свого часу він нам багато допоміг і продовжує допомагати із забезпеченням колісними парами, іншими запасними частинами. У нас на залізниці нема вагоно-колісних майстерень, і часто виникають проблеми із дефіцитом колісних пар вагонів, а на заводі така майстерня є. Ми даємо їм колісні пари, які з певних причин (старіння осі за терміном експлуатації, граничне зношення колісної пари) не можуть більше експлуатуватися. На заводі роблять перепресування і формування нових колісних пар для використання їх під час деповського і капітального ремонту вагонів вже у вагонних депо.

Депо забезпечені обладнанням, необхідним для ремонту за новою схемою організації роботи, адже щороку згідно з планами капітальних інвестицій в певному обсязі поновлюємо основні засоби. Ремонтна база є самодостатньою для виконання таких ремонтів. Не виникатиме і кадрових проблем – у депо працюють кваліфіковані спеціалісти.

Такі нововведення в організації ремонту вагонів – на краще, адже менше коригуватимуться плани, буде більше порядку і краще бачитимемо перспективу у роботі, – зазначив Володимир Ханяк.

## Клінічна лікарня залізниці кваліфікувалася на Євро-2012

**"Львівський залізничник" інформував читачів про те, що на адресу головного лікаря Клінічної лікарні Львівської залізниці Ольги Палій надійшов лист-подяка від Андреаса Шера – директора департаменту УЄФА зі зв'язків із урядом і державними установами за підтримку та сприяння в організації другого інспекційного візиту медичних експертів УЄФА до України. Днями до залізничних медиків надійшла ще одна приємна новина: Клінічна лікарня Львівської залізниці отримала перший пріоритет у наданні медичної допомоги під час проведення у Львові матчів фінальної частини чемпіонату Європи з футболу у 2012 році. Тож за потреби члени футбольних команд, рефері, делегати матчів, посадові особи та гості, персонал УЄФА, представники засобів масової інформації та іноземні вболівальники можуть розраховувати на кваліфіковану допомогу головного медичного складу залізниці. Таке рішення медична делегація УЄФА прийняла після візиту та ознайомилася з рівнем надання медичної допомоги в лікарнях міст, де відбуватимуться матчі Євро-2012.**

– Ми показали багатопрофільні відділення, їхнє обладнання, яке дозволяє проводити на високому рівні високоспеціалізоване лікування, а також представили наших фахівців, – зазначила головний лікар Клінічної лікарні Львівської залізниці Ольга Палій. – Члени делегації були приємно здивовані тим, що значна частина наших лікарів спілкується англійською мовою.

– Визнання Клінічної лікарні Львівської залізниці пріоритетним закладом для надання медичної допомоги під час проведення у Львові матчів фінальної частини чемпіонату Європи з футболу накладає на увесь медичний персонал лікарні значну професійну відповідальність, – наголосив начальник медичної служби залізниці Володимир Янчинський. – Я переконаний, що колектив Клінічної лікарні залізниці виправдає високу довіру. За час, що залишився до чемпіонату, передбачено усунути деякі незначні недоліки, тож буде гарантовано повну готовність.