

ЗБЕРЕЖЕННЯ ПАЛИВНО-ЕНЕРГЕТИЧНИХ РЕСУРСІВ В УМОВАХ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

У статті розглядається один із напрямів економії паливно-енергетичних ресурсів на тягу поїздів - це відміна приміських поїздів, які курсують з дуже низькою населеністю вагонів. Наведено цифри економії даних ресурсів внаслідок відміни курсування таких поїздів.

Ключові слова: паливно-енергетичні ресурси, залізничний транспорт, моторвагонне депо, витрати.

В статті рассматривается одно из направлений экономии топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов - это отмена пригородных поездов, которые курсируют с очень низкой населенностью вагонов. Приведены цифры экономии данных ресурсов вследствие отмены курсирования таких поездов.

The article deals with one of the areas of economy, energy resources to train traction - a cancellation of commuter trains, which run on very low populousness cars. These figures saving data resources as a result of such cancellation kursirovaniya trains.

Постановка проблеми.

Проблема економії паливно-енергетичних ресурсів існувала завжди. Для її вирішення вітчизняні й зарубешні вчені намагалися винайти все нові і нові методи і технології щодо раціонального використання цих ресурсів. А особливо гостро ця проблема постала тепер, коли відбувається спад української економіки, а залізничний транспорт, як й усі галузі, охопила фінансова криза. Адже основний прибуток, який отримує кожна із шести залізниць України, це прибуток від вантажних перевезень. На сьогоднішній день пропозиція вагонів для вантажних перевезень перевищує попит на них, іншими словами, призупинилось тимчасово перевезення певної частини вантажів, тому обсяг вантажних перевезень значно зменшився, а відповідно і зменшився прибуток.

Невирішена раніше частина загальної проблеми.

Пасажирські перевезення, особливо приміські є збитковими. Компесуються битки за рахунок вантажних перевезень. Тому в умовах значного їхнього зменшення дуже важливо скоротити експлуатаційні витрати і економно використовувати паливно-енергетичні ресурси. Пояснюється це тим, що їхня вартість обходиться для структурних підприємств, а в цілому і для всієї залізниці не дешево. І якщо настане такий момент, коли залізниця не зможе заплатити за використання дизпалива та електроенергії, то з того моменту можна вважати, що її діяльність припиняється.

Мета статті.

У статті розглядається один із напрямів економії паливно-енергетичних ресурсів на тягу роїздів - це відміна приміських поїздів, які курсують з дуже низькою населеністю вагонів. Наведено цифри економії даних ресурсів внаслідок відміни курсування таких поїздів.

Викладення основного матеріалу.

Відомо, що найбільші витрати паливно-енергетичних ресурсів припадають на тягу поїздів, в тому числі приміських. Динаміку витрат паливно-енергетичних ресурсів на тягу поїздів протягом трьох кварталів 2008 року проаналізуємо це на прикладі моторвагонного депо Одеської залізниці.

Витрати дизельного палива за три квартали 2008 року в порівнянні з планом та фактом 2007 року наведено в табл.1.

Таблиця 1.

Витрати дизельного палива на тягу поїздів протягом трьох кварталів 2008 року

Показник	Факт 2007 р.	План 2008 р.	Факт 2008 р.	Відхилення (+; -)	
				До факту 2007 р.	До плану 2008 р.
1	2	3	4	5	6
1 квартал					
Витрати, т. грн	187	278	278	+91	0
Витрати, тон палива (умовного)	109,33 (75,4)	116,00 (80)	114,26 (78,8)	+ 4,93 (+3,4)	-1,74 (-1,2)
2 квартал					
Витрати (тис грн)	223	175	398	+175	+223
Витрати, тон. умовного палива)	132,82 (91,6)	133,4 (92)	138,48 (95,5)	+5,66 (+3,9)	+5,08 (+3,5)
3 квартал					
Витрати (тис грн)	210	41	461	+ 251	+ 420
Витрати (тонн топлива) (умовного палива)	114,91 (78,9)	116,44 (80,3)	134,42 (92,7)	+20,01 (+13,9)	+17,98 (+12,4)

З таблиці можна побачити, що лише в першому кварталі спостерігалася економія дизельного палива на 1,2 тонни в порівнянні з планом. Послідуючи два квартали відзначилися перевитратами дизельного палива як в порівнянні з планом, так і з минулим роком, що пов'язано із збільшеним обсягом роботи автомотрис.

Тепер розглянемо динаміку витрат електроенергії на тягу поїздів протягом 2008 року. Витрати електроенергії на тягу за три квартали 2008 року в порівнянні з планом та фактом 2007 року наведено в табл.2.

З таблиці можна побачити, що лише в першому кварталі спостерігалася економія дизельного палива на 1,2 тонни в порівнянні з планом. Послідуючи два квартали відзначилися перевитратами дизельного палива як в порівнянні з планом, так і з минулим роком, що пов'язано із збільшеним обсягом роботи асфальтоукладачів.

Розглянемо динаміку витрат електроенергії на тягу поїздів протягом 2008 року. Витрати електроенергії на тягу за три квартали 2008 року в порівнянні з планом та фактом 2007 року наведено в табл.2.

Таблиця 2

Витрати електроенергії на тягу поїздів протягом трьох кварталів 2008 року

Показник	Факт 2007 р.	План 2008 р.	Факт 2008 р.	Відхилення (+; -)	
				До факту 2007 р.	До плану 2008 р.
1	2	3	4	5	6
1 квартал					
Витрати (тис.грн.)	1577	2381	2381	+804	-211
Витрати (тис.кВт.год)	6182	5495	6921	+739	+1426
Вартість 1 кВт.год, грн	0,2550	0,4333	0,3440	+0,089	-0,127
2 квартал					
Витрати (тис.грн.)	1526	2381	2223	+ 697	-158
Витрати (тис.кВт.год)	5595,9	5723	6123,7	+527,8	+ 400,7
1	2	3	4	5	6
Вартість 1 кВт.год, грн	0,273	0,4160	0,3630	+0,09	-0,053
3 квартал					
Витрати (тис.грн.)	1873	2495	2617	+744	+122
Витрати тис.кВт.год)	6141	5683	6345,8	+204,8	+662,8
Вартість 1 кВт.год, грн	0,3049	0,4390	0,4124	+0,1075	-0,0266

Так само, як по дизпаливу, по електроенергії спостерігаються перевитрати. В першому та другому кварталах економія витрат за використання електроенергії відбулася за рахунок нижчої фактичної ціни на електроенергію, ніж запланованої. Але на протязі всіх кварталів відбулися перевитрати електроенергії у тис кВт.год. Особливо чітко зросли витрати електроенергії у третьому кварталі. Тому проблема економії паливно-енергетичних ресурсів на кінець року постала досить гостро і потребує

негайного вирішення. Таким чином були прийняті певні заходи щодо економії фінансових ресурсів за використання палива та електроенергії.

Одним із напрямків економії паливно-енергетичних ресурсів є відміна курсування майже порожніх приміських пасажирських поїздів.

З метою зменшення експлуатаційних витрат відбулося скорочення курсування поїздів по напрямках, де кількість пасажирів зменшується і потяги курсують майже порожніми, так наприклад, це - поїзд з сполученням Одеса-Головна-Роздільна, який курсує вдень до станції Роздільна з населеністю вагонів і повертається ввечері до Одеси-Головної, а великий пасажиропотік спостерігається в зворотньому напрямку, оскільки населення повертається з роботи із Одеси у передмістя, тобто до Роздільної.

Витрати електроенергії по даному поїзду на одну поїздку до станції Роздільна становлять 2879 кВт год. Враховуючи вартість одного кВтгод на даний момент становить 0,4935 грн, витрати за використання електроенергії на одну поїздку становлять 1420,79 грн, а за місяць це складає 42623,70 грн. Отже, з ціллю економії витрат даний поїзд був знятий з курсування.

Аналогічно приміський поїзд з сполученням Одеса-Головна-Білгород-Дністровський, який курсує після двадцятої години вечора до станції Білгород-Дністровський, має населеність вагонів приблизно 5%, а в зворотньому напрямі — вранці, повертаючись до Одеси, населеність становить приблизно 60%. Витрати електроенергії по даному поїзду на одну поїздку до станції Білгород-Дністровський і назад становлять 1722 кВт год. Враховуючи вартість одного кВтгод на даний момент становить 0,4935 грн, витрати за використання електроенергії становлять 849,88 грн, а за місяць це складає 25494,21 грн.

А також економія електроенергії відбулася за рахунок скорочення шляху прямування поїзда підвищеної комфортності із сполученням Одеса-Головна – Кіровоград до станції Помічна. Витрати електроенергії на 1 поїздку до станції Кіровоград і назад становили 6159 кВтгод, а до станції Помічна 5599 кВтгод. Економічний ефект від скорочення шляху прямування по використанню витрат на електроенергію становить 276,36 грн на одну поїздку, за місяць - 8290,8 грн., а загальна економія експлуатаційних витрат по цьому поїзду становить 2200,54 грн на одну поїздку або 66016,2 грн за місяць.

З метою економії електроенергії додатково було запропоновано перевести платформи, на яких майже не відбувається посадка і висадка пасажирів в розряд платформ, де зупинка поїздів відбувається за вимогою пасажирів, так як витрати електроенергії на одну зупинку складають приблизно 30 кВтгод. На Білгород-Дністровській ділянці таких зупинок п'ять, також існує таких же п'ять зупинок на ділянці Одеса-Головна – Колосівка. Тож в сумі по всіх поїздах економія електроенергії складе майже 900 кВт (економія витрат складе 444 грн. на добу).

Висновки.

Таким чином, 2008 рік відзначився зростанням витрат на паливно-енергетичні ресурси, і потребує застосування ефективних методів і

технологій для економного використання цих ресурсів, в тому числі в умовах фінансово-економічної кризи. Адже заощадження цих ресурсів дасть змогу залізниці повноцінно функціонувати у наступному році.

Література

1. Методичний аналіз використання паливно-енергетичних ресурсів та роботи по енергозбереженню на залізничному транспорті України за 2007 рік. – К.: Державна адміністрація залізничного транспорту України “Укрзалізниця”, 2007.- 53с