



Дорогу осилит идущий

На базе локомотивного депо Лида состоялся научно-практический семинар «Опыт решения экологических проблем на предприятиях Белорусской железной дороги». Дорожное мероприятие такой направленности проходит ежегодно, и его необходимость сомнению не подлежит. Не секрет, что экология и производство тесно связаны между собой, и нужно делать все, чтобы не допускать загрязнения окружающей среды, минимизировать вред от производства.

Атмосфера

Способствуя охране атмосферного воздуха, Белорусская железная дорога постоянно добивается устойчивого снижения выбросов загрязняющих веществ от стационарных источников. Так, если в 1994 году ими было выброшено в атмосферу 5,2 тысячи тонн загрязняющих веществ, то в 2008 году - 4,1 тысячи тонн, и это несмотря на рост количества источников выброса. Сокращение выбросов в воздух в 2008 году составило 315 тонн. Этого удалось достичь за счет самых разнообразных мероприятий: внедрения инфракрасного излучения для отопления цехов, закрытия малодеятельных котельных, повышения эффективности сжигания топлива, перевода ряда котельных на менее «грязные» виды топлива, использования для отопления модульных котельных, строительства дробеструйных и окрасочных комплексов с системами улавливания загрязняющих веществ, модернизации пылегазоочистного оборудования и так далее.

Вода

А вот с очисткой сточных вод на предприятиях дороги, как подчеркивалось на семинаре, существует много проблем. В настоящее время на доочистку в системе городских водоканалов передается около 60 процентов использованной воды, часто не соответствующей установленным нормативам, которые имеют тенденцию ужесточаться. Это вынуждает предприятия искать новое, более современное оборудование и другие способы очистки.

За последние пять лет достигнуто сокращение использования воды на производственные нужды, что осуществляется за счет внедрения систем оборотного водоснабжения, оптимизации производственных процессов, использования технических моющих средств нового поколения со значительным сокращением потребляемой воды и полного отказа от сброса сточных вод в канализацию. Введено нормирование и приборный учет водопотребления. На Белорусской железной дороге уже ликвидированы источники сброса в поверхностные водоемы без очистки, а также возросли объемы воды, очищаемой биологически.

«Черное» дело черного золота

Использование в технологических процессах на Белорусской большого количества нефтепродуктов дает свои результаты в виде огромного количества нефтесодержащих отходов, которые необходимо утилизировать. Общее число отходов предприятий дороги растет, в прошлом году оно составило около 80 тысяч тонн, 10 процентов из них - нефтесодержащие.

Десятки лет территории локомотивных депо и некоторых других предприятий железной дороги загрязнялись в местах отстоя локомотивов, их экипировки, на складах топлива. Кроме того, там, где проникновение нефтепродуктов достаточно глубокое, существует угроза загрязнения подземных водных горизонтов. Это в первую очередь касается локомотивных депо, шпалопропиточного завода, мест хранения нефтешламов на промывочно-пропарочных станциях. Сегодня наступило время, когда загрязненную почву необходимо очищать и всемерно минимизировать новые поступления отходов в землю. Иначе в будущем ликвидация последствий загрязнений обойдется еще дороже. Главной задачей Белорусской железной дороги в этом направлении является принятие мер, направленных на прекращение дальнейшего загрязнения почвы, иначе меры по утилизации теряют смысл.

Следует заострить внимание на том, что серьезной проблемой остается наличие некоторых территорий, доставшихся железнодорожникам после ухода воинских частей бывшего СССР, с высоким загрязнением почвы нефтепродуктами, причем зачастую состав этих нефтепродуктов неизвестен. Ответственность за очистку таких объектов, в конце концов, будет возложена на Белорусскую...

В настоящее время на Белорусской реализуются следующие мероприятия: с учетом конструктивных особенностей тепловозов и дизель-поездов эксплуатируемый парк локомотивов оборудуется баками-маслосборниками; устанавливаются поддоны для сбора отработанных масел, смазочных жидкостей и других пролитых нефтепродуктов; реконструируются склады топлива в локомотивных депо; обустраиваются веерные части с устройством бетонного покрытия и отводом сточных вод на очистные сооружения; проводится обезвреживание части грунта биопрепаратом.

Экология - общее дело

В республиканский комплекс мер по решению проблемных вопросов в природоохранной сфере включены мероприятия по переработке нефтешламов в ППС Новополоцк, строительству установки по их переработке в ППС Барбаров, а также работы по очистке загрязненных грунтов и подземных вод на УП «Борисовский шпалопродиточный завод».

К большому сожалению, в решении сложных и важных в масштабах всей страны экологических задач Белорусская зачастую остается без поддержки. Так, не нашли понимания в соответствующих структурах наши предложения по ряду природоохранных проблем, как то: создание региональных комплексов по утилизации отходов с долевым участием в строительстве заинтересованных ведомств, разработка технологий утилизации отходов, которые не подлежат приему на полигоны твердых бытовых отходов, технологий утилизации грунтов, загрязненных нефтепродуктами, приведение в соответствие нормативов на содержание тяжелых металлов в сточных водах с ГОСТом 2874-82 «Вода питьевая. Гигиенические требования и контроль за качеством», разработка нормативного

правового документа, регламентирующего численность инженеров-экологов в организациях, имеющих воздействие на окружающую среду, и другие.

Тем не менее по некоторым вопросам консенсус достигнут. После многочисленных и настойчивых обращений Белорусской железной дороги, наконец, признана незаконность применения норматива на содержание нефтепродуктов в почве в размере 50 мг/кг.

Новые проекты

Настоящим прорывом в области утилизации отходов обещает стать проект, реализующийся в Калинковичах. Здесь планируется организовать ТЭЦ с выработкой энергии от сжигания шпал. Высокая температура горения сведет к минимуму выбросы вредных веществ в атмосферу. Мощность станции 12 МВт, с ее вводом появится возможность утилизации от 25 до 45 тысяч штук негодных списанных шпал в год.

Впрочем, слово «проекты» на семинаре звучало не только в положительном смысле. В частности, многократно упоминалось о неоправданно долгих задержках УП «Белжелдорпроект» разработок по вводу новых и модернизации устаревших объектов.

Опыт первопроходцев

Жесткая необходимость принятия неотложных мер в области повышения экологической безопасности и охраны окружающей среды ведет к использованию для этих целей процедур сертификации на соответствие требованиям международного стандарта ИСО серии 14001. Это не только сокращает вредное воздействие на среду, но и в конечном итоге выгодно производству. Так, предприятие, обладающее таким сертификатом, получает льготу в размере 10 процентов от суммы ежегодного экологического налога при условии, что эти немалые средства будут пущены на экологические цели.

Определяясь с предприятием, которое должно послужить для других эталоном проведения грамотной экологической политики, организаторы семинара не сомневались: конечно же, локомотивное депо Лида, единственный на дороге обладатель сертификата СТБ ИСО 14001 -2005, на деле внедрившее систему охраны окружающей

среды.

Безусловно, руководители и главные инженеры большинства дорожных организаций знакомы с данным депо не понаслышке, на его образцовой базе семинары различной направленности проходили не раз, но многие экологи Белорусской попали сюда впервые. Достижения людских локомотивщиков в области экологии столь велики, что многие не впервые посетивших депо не сразу поверили, что на достаточно большом производстве, причем не самом чистом для окружающей среды, можно реально воплотить масштабную и продуманную экологическую политику. Некоторые даже предполагали, что для них выстроили «потемкинские деревни», т.е. вычистили и прибрали цехи специально к семинару. Экологи из числа сомневающихся на каждом участке заглядывали в контейнеры для раздельного сбора отходов и с удивлением убеждались - система работает!

Конечно, поначалу и здесь было непросто. Недостаточно только установить новое оборудование, разместить контейнеры и вывесить инструкции о принципах работы. Мало поставить задачу, нужно, чтобы идея дошла до ума большинства в коллективе. А это уже не организационная, не техническая проблема - это психология. Нельзя определить несколько человек в штатном расписании, чтобы они занимались экологией. Экологическими вопросами должны постоянно заниматься ВСЕ работники депо, от руководителя до простого рабочего, считает начальник локомотивного депо Лида Сергей Ольшевский. Действительно, можно расставить контейнеры везде, но если каждый рабочий не будет скрупулезно соблюдать правила раздельного сбора - толку не будет. Требуется донести до людей необходимость и полезность этого дела, разъяснить, насколько важен твой личный вклад в сбережение окружающей среды. Дорогу осилит идущий, важно только верно выбрать направление. А равняться есть на кого, ориентир задан локомотивным депо Лида.

Но, конечно, многое зависит от руководителей. И локомотивному депо Лида с ними повезло. Находясь в поиске путей дальнейшего совершенствования производства, они не останавливаются на достигнутом. В депо заканчивается замена общей вентиляции в некоторых цехах на местные фильтрующие

установки (более удобные, экономичные и лучше очищающие воздух). На очистных сооружениях промышленных стоков проведен эксперимент по замене фильтрующего материала (ранее использовались керамзит и древесная стружка) эффективным наполнителем на основе углерода. Эксперимент дал положительные результаты.

В 2009 году стартуют еще три проекта: внедрение системы очистки выбросов выхлопных газов на станции обкатки двигателей дизель-поездов, оборудование системы очистки сточных вод при мойке узлов аппаратом высокого давления фирмы «KARCHER», а также повторное использование воды на участке гальваники после ее очистки (по замкнутому циклу).

Полным ходом идет реконструкция склада топлива. В местах наладки дизель-поездов меняется шпальная решетка с последующим бетонированием и установкой нефтеловушек. Работы на 50 метрах пути уже завершены. Сейчас готовятся к аналогичным работам еще три участка. Поскольку во время ремонта дизеля при сливе масла полностью избавиться от его остатков невозможно, в цехах в настоящее время активно используются поддоны различных размеров для его сбора. Даже соответствующий въезжающий на территорию автотранспорт сторонних организаций снабжается поддонами, а с водителями проводится инструктаж. Так экологическая культура начинает пускать первые робкие ростки и на других предприятиях города.

Анатолий Алейников.

Источник: Железнодорожник Белоруссии.- 2009.- № 31.- 25 апреля.- С.7.