

# ДО ВІДНЯ – ШИРОКА КОЛІЯ

15 квітня 2009 року в Києві відбулася міжнародна зустріч з питань будівництва ширококоліїної залізниці до Відня (Австрія). У засіданні взяли участь керівники залізничних адміністрацій України, Росії, Австрії та Словаччини. Під час наради сторони вирішили створити робочу групу, яка найближчим часом розпочне роботу над логістикою та вивчить рентабельність проекту будівництва широкої колії до Європи.

“Для України будівництво ширококоліїної залізниці до Відня – це важливий крок у створенні нових транспортних коридорів та інтеграції транспортних систем Європи та колишнього СРСР”, – зазначив генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк. За словами керівника залізничної галузі України, реалізація цього проекту стане продовженням колишнього Великого шовкового шляху, яким вантажі з Азії транспортуватимуть до Європи.

Експерти вказують на наявність додаткового вантажопотоку, що прямує з країн Азії, формується у логістичних центрах Москви та її околиць і потребує доставки до країн Європи. Зараз цей вантаж перевозить не залізничний, а морський та автомобільний транспорт.

За словами генерального директора Укрзалізниці, під час реалізації проекту доцільним є будівництво саме широкої колії, адже питання перевантаження на вузьку колію ускладнюється фактором обліку вантажів та занепокоєністю вантажовідправника за майбутні витрати. Також слід зазначити, що технічний стан колії та рухомого складу країн Європи не готовий до таких обсягів вантажів.

Щодо позиції та ролі Укрзалізниці в будівництві ширококоліїної залізниці до Відня, то перед українськими залізничниками стоїть завдання збереження існуючої пропускної спроможності за напрямком цього транспорт-



ного коридору та нарощення обсягів ремонтних робіт з метою збільшення пропускної спроможності задіяних напрямків. “Для цього нам необхідно розпочати будівництво тунелю на Бескидському перевалі. Також необхідно вдосконалювати залізничну інфраструктуру в Закарпатському регіоні. Це напрям Батьово–Чоп–Ужгород”, – зауважив Михайло Костюк.

“Яким би не було прийняте технічне рішення будівництва ширококоліїної залізниці до Відня, для України запровадження такого проекту – позитив, адже це залучення додаткових обсягів транзитних перевезень”, – підсумував Михайло Костюк. Також, за його словами, вже наприкінці травня цього року на наступному засіданні буде створене підприємство, що займеться пошуком інвестора для реалізації проекту.

## Зростає кількість “інтернет-пасажирів”



За півмісяця (з 30 березня по 14 квітня) послугою сплати вартості проїзду за допомогою мережі Інтернет скористалось 477 пасажирів. Найбільшою популярністю ця послуга користується серед пасажирів Південно-Західної залізниці, де оформлено майже 200 проїзних документів. Загалом за цей період сайт відвідало близько двох тисяч користувачів. Паралельно з послугою оплати проїзду через Інтернет пасажирів можна бронювати квитки з наступним викупом їх у залізничній касі впродовж 2 діб.

Як зазначив генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк під час зустрічі з журналістами, запровадження продажу квит-

ків через Інтернет є корисним як для пасажирів, так і для залізниці. “Технічні можливості залізниць дозволяють перевезти пасажирів у будь-який період року в будь-якому напрямку. Питання тільки в своєчасності отримання заявки на перевезення. Якщо є підвищений попит, то можемо збільшити кількість вагонів чи призначити додатковий потяг”, – зазначив Михайло Костюк.

30 березня 2009 року Укрзалізниця запровадила 2-й етап програми з оформлення проїзних документів через Інтернет, створивши умови, за яких пасажир може оплатити через Інтернет повну вартість проїзду та скористатися послугою замовлення із наступним оформленням квитка в касі. Зайшовши на офіційний веб-сайт Укрзалізниці [www.uz.gov.ua](http://www.uz.gov.ua), у розділ “Для пасажирів/Замовлення квитків”, можна отримати довідку про наявність вільних місць у поїздах, вартість проїзду та оформити замовлення.

Оплатити замовлення можна платіжною картою Національної системи масових електронних платежів (НСМЕП) або міжнародною платіжною картою (VISA, MasterCard, VISA Elektron, Maestro). Після оплати пасажир отримує унікальний цифровий код, за пред’явленням якого він оформляє свій квиток у будь-якій касі Укрзалізниці, у будь-який день до відправлення свого поїзда.

Через мережу Інтернет можна замовляти квитки за повну вартість та дитячі. Безкоштовні та пільгові проїзні документи оформляються лише в касах.

## Дві тисячі вагонів – із кондиціонерами

До сезону літніх пасажирських перевезень Укрзалізниця підготує 5873 вагони, з яких 5823 буде відремонтовано в умовах депо, а 50 – на вагоноремонтних заводах. Близько двох тисяч вагонів обладнані системами кондиціювання повітря. Для їхнього функціонування буде придбано понад 66 тонн хладагенту та ще близько 3 тонн мастил.

Нові сучасні мийні комплекси, що працюють на трьох найбільших вагонних дільницях Укрзалізниці – у Києві, Харкові та Львові – будуть підтримувати зовнішній вигляд поїздів у належному стані.

На період літніх пасажирських перевезень до лав провідників додатково буде прийнято близько 4,3 тис. працівників – переважно з числа студентів та учнів профільних навчальних закладів. Юнаки та дівчата заздалегідь підготовлені до цієї роботи, бо під час навчання кожен із них проходить підготовчі курси, де отримує посвідчення провідника.

Також збільшиться кількість додаткових кас і “нічних віконць” на вокзалах, аби люди менше простоювали у чергах. Зокрема, у Криму функціонуватимуть сім пересувних кас.

## Із компенсаціями не поспішають

Із січня по березень 2009 року залізниці України перевезли пасажирів пільгових категорій на суму 100,885 млн грн, проте отримали лише 21,8 млн грн, або 21,7% від необхідної суми компенсації за надані послуги.

Пільгових перевезень, вартість яких залізницям повинні відшкодувати обласні держадміністрації, виконано на суму 61,169 млн грн, а отримано компенсації за них лише 8,490 млн грн, що складає 23,4% від необхідного.

Складною залишається ситуація із фінансуванням перевезень студентів вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учнів професійно-технічних навчальних закладів. За звітний період залізниці перевезли студентів на суму 36,356 млн грн, а отримали компенсації лише 8,5 млн грн (23,4%).

Найгірша ситуація склалася із відшкодуванням пільгових перевезень дітей віком від 6 до 14 років. Залізниці надали цих послуг на суму 3,123 млн грн, проте досі не отримали жодної компенсації – у державному бюджеті не передбачено видатків на компенсацію витрат за ці перевезення.

Загалом це значно погіршує фінансовий стан залізниць і збільшує збитковість пасажирських перевезень, що, у свою чергу, позначається на інтересах держави, оскільки залізниці мають стратегічне значення для її економіки.

## У 2009 році Укрзалізниця планує модернізувати близько 500 км колії

У 2009 році Укрзалізниця планує модернізувати близько 500 км колії та оздоровити іншими видами ремонту понад 2 тис. км колії. Про це повідомив генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк. “Проведення колійних робіт – одна зі складових підготовки залізничного транспорту до проведення в Україні чемпіонату Європи з футболу 2012 року, коли на головних напрямках покращується інфраструктура для розвитку швидкісного руху поїздів”, – зауважив Михайло Костюк.

Основні напрямки, на яких у 2009 році будуть виконуватися роботи: Лозова-Успенська, Львів-Стрий-Луцьк, Київ-Фастів, Полтава-Красноград.

Впродовж першого кварталу цього року всіма видами ремонту оновлено 206,8 км колії. Зокрема, модернізовано 23,5 км, що становить 129% до плану; на 97 км колії проведено капітально-відновлювальні роботи (126%); 35 км колії оздоровлено середнім ремонтом (176%) та комплексно-оздоровчим – 50,9 км (127%). Залізничники також замінили на нові 53 комплекти стрілочних переводів (106%).

Ремонтно-колійні роботи виконано на основних напрямках руху пасажирських поїздів: на дільницях Зернове-Київ-Жмеринка (Південно-Західна залізниця); Хмельницький-Тернопіль-Львів (Львівська залізниця); Долинська-Миколаїв (Одеська залізниця).

За матеріалами Управління взаємодії Укрзалізниці зі ЗМІ