

ПОЛЬСЬКІ “ЕЛЬФИ” – ПРИВАБЛИВА ПРОПОЗИЦІЯ ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)



– Богдане Петровичу, розкажіть детальніше про Вашу поїздку до Республіки Польща.

– Я відвідав акціонерне товариство “ПЕСА-Бидгощ” на запрошення наших польських колег, які організували щось на зразок конференції потенційних покупців та партнерів АТ “ПЕСА-Бидгощ”, що прибули з різних країн світу. Серед запрошених були представники транспортних галузей Італії, Чехії, Прибалтики, Німеччини і України. Нам продемонстрували рухомий склад різних типів – електропотяги, трамваї та рейкові автобуси у двох варіантах тяги – електричної та дизельної. Серед гостей були представники юридичних осіб, які вже придбали рухомий склад виробництва АТ “ПЕСА-Бидгощ” і ті, які

зацікавилися можливістю його придбати.

– Ми мали можливість оглянути виробництво, побачити, як відбувається монтаж рухомого складу, і після того відбулася підсумкова конференція, де обговорювалися найважливіші питання: якість виробництва, призначення рухомого складу, можливості його ефективної експлуатації у специфічних кліматичних та соціальних умовах держави потенційного покупця, порядок його експлуатації та багато інших питань, – розповідає начальник Львівської залізниці Богдан ПІХ.

– Яке враження склалося у Вас про нинішній день АТ “ПЕСА-Бидгощ” та про найближчі перспективи?

– Лише позитивні враження. Рухомий склад, який будує АТ “ПЕСА-Бидгощ”, має стабільний збут, користується попитом. Це виробництво вважається нині одним із кращих у Європі у своєму ринковому сегменті. АТ “ПЕСА-Бидгощ” швидко прогресує і розвивається стрімкими темпами.

– Окресліть, будь-ласка, той сегмент ринку, в якому АТ “ПЕСА-Бидгощ” є нині серед лідерів у Європі?

– Польські виробники активно працюють у сегменті міського та приміського пасажирського рухомого складу із конструктивною швидкістю до 200 км/год та експлуатаційною – 160 км/год. Цей сегмент, до речі, найбільш цікавий для України та інших держав пострадянського простору, але я мав можливість переконалися, що приміський пасажирський рухомий склад користується попитом і в таких розвинутих європейських країнах, як Італія та Німеччина. Статистика засвідчує, що поїзди з такою швидкістю є ефективними на ділянках руху із частішими зупинками, вони забезпечують пасажирів зручності та комфорту подорожі.

– На чому базується якість АТ “ПЕСА-Бидгощ”?

– Насамперед на сучасних технологіях і на сертифікатах, які має підприємство.



Підприємство дає 98-відсоткову гарантію невиходу рухомого складу в позаплановий ремонт – це підтвердили італійці, які вже деякий час експлуатують придбані у польського виробника рухомий склад. До речі, гарантії якості польського виробника є вищими за аналогічні гарантії інших європейських виробників пасажирського рухомого складу. Італійські перевізники додатково замовили ще 40 одиниць цієї техніки.

– А що Вам сподобалося як керівнику під час перебування в АТ “ПЕСА-Бидгощ”?

– Вперше я побував на цьому підприємстві 7 років тому. Цього разу я побачив значний прогрес виробництва у всіх напрямках. Приємно вразили умови роботи, у цехах, де збирають електропотяги і дизельні потяги – ідеальна чистота, як у лікарні. У цеху, наприклад, виконуються зварювальні роботи, але завдяки якійсній вентиляції повітря взагалі не відчувається специфічного запаху, яким супроводжуються ці виробничі операції. Чіткий розподіл обов'язків між працівниками, кожен знає, що має робити, дуже чітке і ритмічне постачання запчастин, ніхто ні на що не чекає, усі комплектуючі надходять своєчасно. Це дозволяє керівництву підприємства надійно тримати слово у партнерських домовленостях, як сказано – так і зроблено. Підприємство дуже гнучко підходить до потреб замовника: хочеш екстра-умови в салоні – маєш екстра, хочеш скромніше – маєш скромніше. Приємно усвідомлювати, що свого часу Укрзалізниця і, зокрема, Львівська залізниця з ініціативи Георгія Кірпи сприяла своїми замовленнями виходу цього підприємства на високий рівень спеціалізації і якості. А починали вони, як звичайне депо – із ремонту вантажних вагонів, згодом освоїли ремонт плацкартних пасажирських вагонів, які випускалися в Польщі на заводі ім. Цегельського. А наступним етапом було налагодження польськими майстрами з

АТ “ПЕСА-Бидгощ” ремонту пасажирських вагонів на території України в пасажирському вагонному депо Ковель, де за попередні роки відремонтовано близько 150 вагонів за польською технологією. Нам імпонував їхній підхід у тому, що вони готові були навчити наших спеціалістів новій технології ремонтів і далі перекласти цю роботу на наші можливості.

– Цього року Україна купуватиме пасажирський рухомий склад закордонних виробників. Чи є що сказати на користь продукції АТ “ПЕСА-Бидгощ”?

– Я вважаю, що для зручності залізничної галузі варто мати справу не з одним закордонним виробником, а з кількома. Досвід попередньої роботи показує, що орієнтація на одного виробника призводить, як правило, до монополізації його можливостей і до того, що виробник, а не ми – покупці – стає господарем ситуації і диктує нам згодом свої умови. Сьогодні, окрім іншого, є зацікавленість корейськими електро- та дизель-поїздами. Це може бути частиною питання про закупівлі закордонного рухомого складу. Інша частина закупівель може бути зроблена в АТ “ПЕСА-Бидгощ”, бо в даному випадку продукція польського виробника не викликає сумнівів щодо якості і відповідає нашим потребам з точки зору подальшої експлуатації. Крім того, польський виробник є дуже близьким нашим сусідом – у випадку термінової потреби впродовж доби до нас прибудуть представники заводу-виробника. Мені також імпонує те, що польські колеги не монополізують процес подальших планових ремонтів свого рухомого складу, вони готові консультувати і навчати наших ремонтників для подальшого виконання ремонтів польського рухомого складу на нашій ремонтній базі. Усе це робить пропозицію польських колег з АТ “ПЕСА-Бидгощ” дуже привабливою і конкурентоспроможною.

Спілкувався Ігор ПАРАЩАК

“У наших умовах рейкові автобуси зарекомендували себе загалом добре”

– На Львівській залізниці уже є рухомий склад виробництва польського підприємства PESA. У 2006 році Укрзалізниця закупила 10 рейкових автобусів, два з яких експлуатуються на нашій залізниці, – розповідає начальник служби локомотивного господарства Микола ХАМЕВКО. – Експлуатація першого рейкового автобуса 620М-003 розпочалася 1 листопада, другого – 620М-004 – 12 грудня цього ж року. Вони кардинально відрізняються від того рухомого складу, який досі експлуатується у нас. Цей рухомий склад обладнаний дизель-генераторними установками, які є досить економічними у витратах пального. Наприклад, на дільницю Львів-Тернопіль, а це 140 км, він витрачає в середньому 75 кг пального.

Щодо безпеки пасажирських перевезень, то у цьому новий транспорт пішов трохи далі від звичайних локомотивів. Мається на увазі гальмівна система рейкового автобуса – вона пневматична. За швидкості руху 100 км/год

гальмівний шлях автобуса становить всього 140 метрів. Кабіни машиністів обладнані за європейськими стандартами. На пульті керування встановлені різні інформаційні дисплеї та контрольні прилади, маніпулятори тяги та гальмування. Окрім того, встановлено комбінований прилад безпеки та кольоровий дисплей, на який подається зображення від зовнішніх та внутрішніх камер спостереження.

У зручному комфортному салоні встановлена нова система опалення та кондиціонування повітря, сучасний вакуумний санвузол. В одновагонному рухомому складі лише 93 місця для сидіння. При експлуатації на окремих дільницях такої кількості місць недостатньо. Хоча АТ “ПЕСА-Бидгощ” виготовляє дво- і тривагонні рейкові автобуси.

У наших умовах рейкові автобуси зарекомендували себе загалом непогано. Пробіг кожного становить вже майже 500 тис. км. Конструктивна швидкість цього рухомого складу – 120 км/год, що дозволяє за досить корот-

кий термін долати значні відстані. Наприклад, відстань від Львова до Тернополя рейковий автобус долає всього за 1 год 40 хв, а звичайний пасажирський поїзд в середньому за 2 год 20 хв. Тому він користується популярністю серед пасажирів. Але ще більшою популярністю цей рейковий автобус користувався на дільниці Львів-Рівне. Адже навіть автомобільним транспортом поїздка у Рівне займала більше часу.

Окрім цих двох маршрутів, рейкові автобуси експлуатувалися на дільницях Ковель-Ягодин, Львів-Сихів, Львів-Ворохта. А цієї зими один рейковий автобус возив пасажирів з Івано-Франківська до Ворохти. Туристам він особливо припав до душі, адже ним можна швидко і комфортно добратися до місць відпочинку і назад.

Одним із недоліків цього транспорту є те, що забір повітря для потреб дизельного двигуна здійснюється з-під кузова рейкового автобуса, і в повітряні фільтри потрапляє



багато пилу із навколишнього середовища. Тому доводиться часто міняти ці фільтри. Ми звернули увагу польських колег на цей недолік і вони планують його виправити, розмістивши отвір для забору повітря на даху рейкового автобуса.