



Серед напрямків реформування залізниці, передбачених Проектом нового Закону "Про залізничний транспорт" є відокремлення приміських перевезень та їхня передача органам місцевого самоврядування – виконавчій адміністрації. Своїми роздумами на цю тему поділився заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван Грунік.

– Сьогодні в державі готується новий Закон "Про залізничний транспорт". Передбачається, що залізниця перетвориться на акціонерне товариство. Думаю, у такому випадку було б цілком логічним виділити приміські перевезення та підпорядкувати їх місцевим органам самоврядування. Адже саме місцева влада краще знає, яким повинен бути розклад руху. Не

Приміськими перевезеннями повинна опікуватися місцева влада

займе нагадати, що приміський рух – збитковий для залізниці. Торік збитки залізниці склали 578 млн грн. В умовах, коли почав діяти новий Податковий кодекс, збиткова діяльність повинна закритися. Згідно із Законом України "Про залізничний транспорт" на сьогодні існує 27 категорій пасажирів-пільговиків, які мають право на безкоштовний проїзд. Ще одна категорія – студенти, які платять за проїзні квитки 50% вартості. Тож Міністерство освіти та державний бюджет повинні передбачати відповідні субвенції для місцевих бюджетів, а ті, у свою чергу, відшкодувати нам збитки за перевезення пільговиків. Насправді поки що це – лише теорія.

Як депутат обласної ради я працюю у складі транспортної комісії, напередодні бюджетного року ми розглядали питання про виконання минулорічного бюджету та прийняття бюджету на 2011 рік. Я звернув увагу, що кошти, які виділяються з державного бюджету на відшкодування перевезення пільгових категорій громадян, перераховуються без чіткого порядку. Для прикладу нагадаю, що у нас, на залізниці, скрізь є касові апарати і ми оформляємо квитки нульової вартості

всім пенсіонерам, які мають право безкоштовного проїзду. Далі вся звітність надходить до податкової інспекції. Так працює залізниця, а от автоперевізники мене дуже здивували, бо отримують чималі суми відшкодування – 1–1,5 млн грн – без подання підтверджуючих документів.

Не секрет, що сьогодні в маршрутках відсутні портативні касові апарати і немає жодного обліку кількості перевезених пенсіонерів. Все розраховується "на око", відповідно й кількість проживаючих громадян, які користуються пільгами. Таким чином, компенсуються непідтверджені витрати. Тому я наполіг, щоб усі транспортні засоби були обладнані портативними касовими апаратами, а водій чи контролер зобов'язаний видавати пасажирові квиток, чого не робиться.

Повертаючись до ситуації на залізниці, хочу сказати, що сьогодні дуже гостро стоїть питання стану рухомого складу. Кошти на ремонт відсутні, а рухомий склад давно відпрацював свій експлуатаційний термін: електропоїзди працюють по 50, а дизель-поїзди по 30 років за нормативу у 20. Звичайно, завдяки ремонтам цей термін був продовжений на

15 років, але й він давно минув. Через відсутність коштів ми не можемо робити ремонт рухомого складу. А відшкодування з місцевих бюджетів на приміські перевезення не перебивають збитків, яких регулярно зазнає залізниця. Тому вважаю цілком правильним напрямком на реформування локомотивного господарства та відділення пасажирського приміського руху в окрему службу, наприклад, у два депо: Тернопіль і Здолбунів.

У цьому випадку ми будемо чітко знати видатки та доходи цих служб. Для прикладу наведу одну цифру – у приміському русі залізниця на кожну вкладену гривню отримує лише 8 копійок. Сьогодні ми пишемо листи до обласних адміністрацій про те, що у місцеві бюджети необхідно закладати кошти на капітальний ремонт моторвагонного рухомого складу. Адже тут залізниця на 99% працює для населення семи областей Західної України. За підсумками минулого року доходи залізниці у приміському русі склали 50 млн грн, а збитки 578 млн грн. Вивчаючи досвід наших сусідів із Західної Європи, бачимо, що, наприклад, у Німеччині квиток діє на всьому міському та

приміському транспорті в межах певної відстані. Тобто маємо універсальний проїзний документ з певним терміном дії.

Повертаючись до наших реалій, нагадаю, що сьогодні в нас є багато просто збиткових дизель-поїздів, показник заселеності яких складає всього 10-15%. Такий стан справ не може тривати нескінченно. Думаю, що після реформування та передачі приміських перевезень місцевій владі у цій сфері буде більше порядку. Тут необхідно чітко розмежувати повноваження, наприклад, місцева влада бере на себе контроль за оплатою проїзду та реалізацією квитків, доплачує залізниці за використання інфраструктури, електроенергії, систем зв'язку і автоматики. За наявності коштів культура обслуговування пасажирів у місцевих перевезеннях тільки зростає. Таке рішення було б доцільним, адже сам термін "приміські перевезення" чітко прив'язаний до певної місцевості. У цьому випадку залізниця отримала б змогу повністю сконцентруватися на пасажирських та вантажних перевезеннях.

Спілкувався
Олександр ГЕРШУНЕНКО

А́дбоа́а і́ і́еі́ а́з̣но́у "І́ а́до́їуі́е́е́"

Тепловози М62, яких локомотивники на професійному сленгу називають "Маруськами", практично на 90 відсотків вичерпали свій ресурс експлуатації. Втім, Львівська залізниця списувати їх не поспішає чи то пак, не має такої можливості, оскільки дефіцит нового тягового рухомого складу нині відчувається особливо гостро. Тож попри свій поважний вік ця техніка ще мінімум 15 років якісно працюватиме на сталевих магістралях. Такого результату вдасться досягти завдяки модернізації локомотивів дизель-генераторними установками та іншим обладнанням виробництва американської компанії General Motors. Другу молодість "Маруськи" набудуватимуть у локомотивному депо Ковель, власне цей процес уже розпочався. Щоб побачити відродження практично зношених тепловозів кореспондент газети навідався у гості до ковельських локомотивників.



Як розповів начальник локомотивного депо Ковель Віктор Подтероб, у квітні-травні 2010 року на базі депо проходив випробування польський модернізований локомотив М62. Він

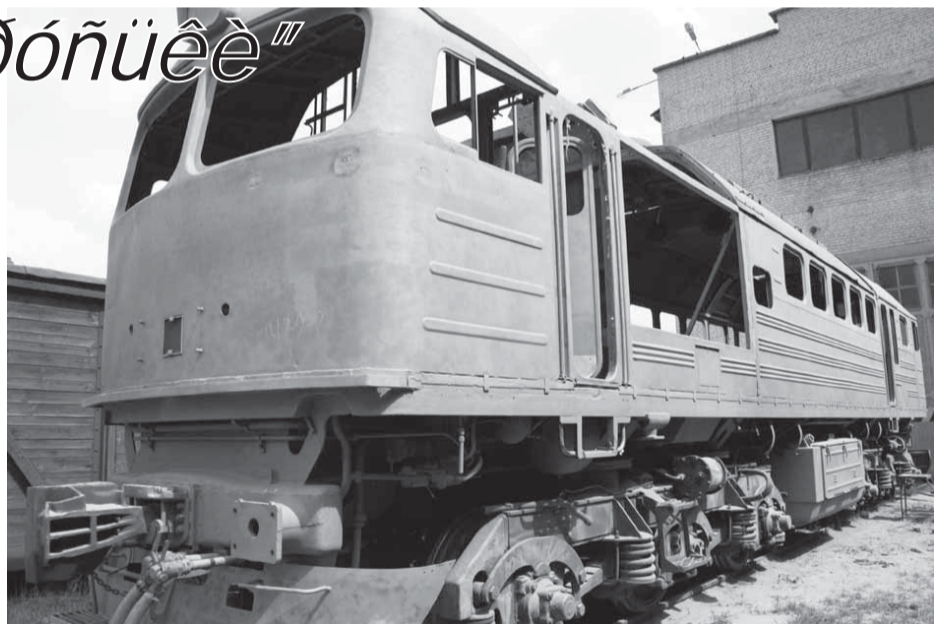
добре себе зарекомендував, що підтвердили не тільки фахівці депо, але й науковці Української державної академії залізничного транспорту. Відповідно до їхніх висновків керівництво Укрзалізниці прийняло рішення проводити модернізацію тепловозів на трьох підприємствах, серед яких і депо Ковель. Вочевидь, це пов'язано з тим, що депо знаходиться неподалік від польських колег, які на початках допомагатимуть ковельчанам.

– До кінця цього року ми плануємо модернізувати два локомотиви, – розповідає Віктор Подтероб. – До модернізації депо підготувалося заздалегідь, в першу чергу виділили для цього окремі цех, утепліли його, щоб людям було комфортно працювати у холодну пору року. Щодо підготовки ло-

комотивів, то в двох локомотивах зробили виїмку всього обладнання, відпіскоструїли каркаси і погрунтували їх, тобто виконали весь необхідний комплекс робіт перед встановленням закордонного обладнання. До речі, всі ці роботи ми провели швидше, ніж проводять наші польські колеги. В депо вже прибуло все необхідне обладнання. Але роботи з його встановлення будуть проводитися під контролем фахівців польської компанії Rail Polska.

Ведучи мову про переваги оновлених М62, начальник депо зазначив, що модернізований тепловоз матиме 3000 кінських сил, що на 1000 "конячок" більше, ніж у тих тепловозів, які експлуатуються в депо. Це дає можливість тепловозу везти вагу 3,2-3,6 тис. тонн без надмірних зусиль, тоді як деповські старенькі "Маруськи" беруть вагу не більше 2,5 тис. тонн. За такої потужності модернізований тепловоз значно економніший від свого старенького "колеги". Експлуатація оновлених тепловозів дасть позитивний економічний ефект, бо не тільки буде економити паливо-мастильні матеріали, але й покращуватиме такі показники, як обіг вагонів тощо.

Позитивом є й те, що кабіна машиністів набуде сучасного якісного вигляду. Тут



будуть не тільки нова обшивка, крісла, панель управління, в кабіні машиністів вже передбачені кондиціонер і холодильник.

У свою чергу представник компанії Rail Polska Мірослав Щеліна зазначив, що в українських тепловозах М62 хороша рама, але дизель-генераторна установка і все інше обладнання, на жаль, застаріли.



– В тепловозі ми змінили все, що можна: двигун, генератор, електрообладнання, систему управління локомотивом, кабіну машиністів, у якій буде холодильник і кондиціонер, – розповідає

Мірослав Щеліна. – Таким чином це буде майже новий, надзвичайно надійний, але водночас простий тепловоз, який ще довго працюватиме. Економічність цього тепловоза вже перевірена. Ми зробили модернізацію 19 тепловозів, тому знаємо це точно. Такий тепловоз економить до 50% пального, та

понад 50% оливи.

Щоправда, не всі локомотиви годяться для модернізації. Основним критерієм відбору тепловозів є надійність рами кузова. У нас є спеціальна програма її перевірки, тож з упевненістю можна сказати, що модернізовані тепловози М62 ще надійно попрацюють 20-30 років.

Щодо терміну співпраці, то польський фахівець переконаний, що після двох-трьох збірок ковельчани зможуть самостійно проводити модернізацію. І додав, що було б добре, якби ці локомотиви й обслуговувалися на базі локомотивного депо Ковель.

Втім, Віктор Подтероб зазначив, що про це ще зарано говорити. Для початку потрібно провести модернізацію тепловозів, під час проведення якої й буде вирішуватися питання про придбання необхідного обладнання для обслуговування. Треба вирішити питання про придбання відповідних мастил для американського двигуна. Це забезпечить якісну і довговічну роботу серця локомотива.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора