



## Ремонт вагонів – за новою схемою

З метою удосконалення структури Укрзалізниці, зокрема вагонного господарства, залізничники повністю змінюють схему організації ремонту вантажних вагонів. Про це повідомив перший заступник генерального директора Укрзалізниці Микола Сергієнко. Відповідальними за ремонт вантажного рухомого складу призначені Дарницький вагоноремонтний завод та ДП «Укрспецвагон».

Зростання обсягів перевезень вимагає збільшення парку вантажних вагонів та вдосконалення технології диспетчерського керування ними, особливо найбільш потрібних – напіввагонів. Щоб уникнути дефіциту вантажних вагонів та задовольнити вимоги економіки, керівництво Укрзалізниці прийняло рішення зосередити ремонт вантажного рухомого складу на двох залізницях – у шести вагонних депо.

– Наразі йде підготовка ремонтної бази, закупівля засобів та запасних частин, необхідних для відновлення вантажного вагонного парку, але депо готові виконати ремонти в повному обсязі, – запевнив заступник генерального директора Укрзалізниці Микола Сергієнко.

Ремонт напіввагонів буде зосереджено у вагоноремонтних депо Донецької та Придніпровської залізниць. Депоський ремонт напіввагонів здійснюватимуть вагонні депо Ясинувата, Красноармійськ, Дебальцево-Сортувальна Донецької залізниці та депо Батуринська, Нижньодніпровськ-Вузол, Мудрьона Придніпровської залізниці. Концентрація ремонтних робіт у шести депо дозволить удосконалити технологію ремонту, закупити нове обладнання, підвищити кваліфікацію персоналу та в підсумку покращити якість ремонту вантажного рухомого складу.



Інші вагонні депо ремонтуватимуть спеціальний вантажний рухомий склад (зерновози, наливні цистерни, хопер-цементовози, хопер-дозатори, спеціалізовані платформи та ін.) і інвентарний парк універсальних напіввагонів, що є на балансі залізниці.

Зараз інвентарний парк напіввагонів Укрзалізниці складає 58,2 тис. піввагонів, з них у неробочому стані перебуває приблизно 10,5 тис., близько 7 тис. одиниць вантажного рухомого складу перебуває в країнах СНД. Окрім того, 32 тис. піввагонів належать вітчизняним підприємствам, які частково або повністю забезпечують своє виробництво власним вагонним парком.

Загалом упродовж 2012 року планується відремонтувати 20517 вантажних вагонів, з них 19587 піввагонів (у 2011 році – 17 650 одиниць) і 930 окотишовозів (у 2011 році – 810). Депоським ремонтом буде відновлено 17550 піввагонів, 2037 – капітально відремонтують.

## Є ще ресурси для економії

За 9 місяців 2011 року внаслідок впровадження енергозберігаючих технологій українські залізниці зекономили 5,1 тис. тонн дизельного пального; 29,6 млн кВт/год. електроенергії; 914 кубометрів природного газу; 775 тонн вугілля; 917 Гкал теплової енергії. Загальна вартість зекономлених енергоресурсів становить 82,3 млн грн.

Такі дані були названі на нараді з головами оперативних штабів залізниць із енергозбереження, що відбулася нещодавно під головуванням першого заступника генерального директора Укрзалізниці Миколи Сергієнка.

Фахівці різних господарств залізниць обговорили поточну ситуацію з енергозбереження, плани та заходи на майбутнє, визначили ресурси економії енергоносіїв. Серед них – зменшення кількості неграфікових зупинок поїздів, витрат на нетягові потреби, а також більш раціональне використання локомотивів та іншої техніки.

Ішлося також про необхідність активніше впроваджувати рекомендації фахівців, висловлені за результатами енергоаудитів. Першочергову увагу буде надано проектам із малими термінами окупності – заміні старого котельного обладнання, електроламп на енергозберігаючі, вдосконалення організації руху поїздів з метою енергозбереження тощо.

## Залізниці “жнивували”

З початку 2011 року залізниці України навантажили понад 11 млн тонн зернових, в т.ч. на експорт – 8,2 млн тонн. Зокрема Одеська залізниця навантажила 3,693 млн тонн збіжжя, Південно-Західна – 3,003 млн тонн, Південна – 2,396 млн тонн, Придніпровська – 1,054 млн тонн, Львівська – 574,8 тис. тонн та Донецька – 279,7 тис. тонн.

У середньому за добу навантажували 572 вагони зернових.



## “Святкові рейси” – за графіком



Напередодні новорічних та різдвяних свят і сезону зимового відпочинку особливої популярності набувають залізничні подорожі в Західні регіони України. Укрзалізниця подбала про задоволення підвищеного попиту на пасажирські перевезення у цьому напрямку.

Зокрема, у графіку руху на 30 грудня 2011 року через Київ відправлятимуться наступні поїзди: №147 Київ–Львів (час відправлення з Києва – 8:48), №134 Луганськ–Львів (відправлення із Києва о 10:52), №15 Москва–Ужгород (відправлення із Києва о 11:27), №245 Москва–Чоп (відправлення з Києва о 12:10), №99 Київ–Ужгород (відправлення з Києва о 15:24), №359 Київ–Львів (відправлення з Києва о 15:42), №169 Київ–Львів (відправлення з Києва о 17:01), №115 Харків–Трускавець (відправлення з Києва о 17:07), №81 Київ–Ужгород (відправлення з Києва о 18:52), №43 Київ–Івано-Франківськ (відправлення з Києва о 19:16), №13 Харків–Ужгород (відправлення з Києва о 20:06), №59 Москва–Софія (відправлення з Києва о 20:12), №49 Київ–Трускавець (відправлення з Києва о 20:18), №137 Київ–Івано-Франківськ (відправлення з Києва о 21:19), №143 Київ–Івано-Франківськ (відправлення з Києва о 21:56), №91 Київ–Львів

(відправлення з Києва о 22:15), №7 Київ–Чоп (відправлення з Києва о 23:58).

Додаткові поїзди є збитковими. Їх населеність не перевищує 50%, оскільки в один бік місця у них заповнені, а у зворотний – порожні, при цьому залізниці України зазнають значних збитків та експлуатаційних витрат, які не компенсуються. До того ж рухомий склад залізниць України сьогодні зношений на 86% і цього року через неможливість подальшої експлуатації підлягає списанню 11 пасажирських локомотивів та 202 пасажирські вагони, які входили до складу поїздів переважно нічного курсування.

Пасажирські перевезення з року в рік залишаються збитковими, що не дає можливості у необхідній кількості оновлювати парк вагонів та локомотивів. За 10 місяців 2011 року загальні збитки від пасажирських перевезень зросли до 5,3 млрд. грн, у т.ч. у приміському сполученні – 2,7 млрд. грн.

Громадяни, які не зможуть придбати квиток на поїзд через обмежені можливості залізниць, можуть розглянути варіанти виїзду на зимовий відпочинок іншими видами транспорту.

За попередні 10 років кількість пасажирських вагонів скоротилася на 3623 одиниці. Коштом Укрзалізниці придбано лише 550 вагонів. Хоча за Законом України “Про залізничний транспорт”, рухомий склад, зокрема для пасажирських перевезень, повинен закуповуватися за державні кошти. Та з часу прийняття Закону держбюджет жодного разу не згадав про потреби залізничного транспорту. Укрзалізниця змушена покривати збитковість пасажирських перевезень за рахунок перехресного субсидування з прибутків отриманих за вантажні перевезення. У таких умовах оптимізація та зниження експлуатаційних витрат у пасажирському секторі дозволить накопичувати кошти на оновлення рухомого складу залізниць України.

## Пасажирський коридор для швидкісного руху

Для обслуговування футбольного Євро-2012 залізничники готують колії для руху швидкісних пасажирських експресів. Роботи з підготовки інфраструктури для запровадження швидкісного пасажирського коридору перебувають під особистим контролем керівництва Укрзалізниці.

Різними видами робіт охоплено тисячі кілометрів залізничної інфраструктури, внаслідок чого країна та її мешканці отримають сучасний швидкісний коридор для пасажирського руху.

Електрифікація, разом з іншими заходами підготовки інфраструктури до швидкісного руху та розподілу пасажирського і вантажного руху, є радикальним комплексним заходом, що дасть змогу залізницям у майбутньому зберегти передові позиції у сфері вантажних перевезень та задовольнити потреби пасажирів на напрямках мережі швидкісних магістралей.

