



У рейси підуть лише технічно справні поїзди

Попередні два десятиліття характеризуються постійним недостатнім фінансуванням приміських пасажирських перевезень. Місцеві бюджети не виділяють кошти на оновлення та ремонт рухомого складу та в неповному обсязі компенсують витрати залізниць на перевезення пасажирів пільгових категорій. Ці несприятливі обставини змушують Укрзалізницю скорочувати рейси технічно непридатних приміських поїздів, оскільки безпека перевезень залишається пріоритетом у роботі залізничного транспорту.

За підрахунками фахівців, загальна потреба господарства приміських пасажирських перевезень залізниць України на утримання парку моторвагонного рухомого складу у 2013 році становитиме понад 1,6 млрд грн, а на ремонт основних фондів заплановано менше 341 млн грн. Таким чином дефіцит коштів на фінансування цього напрямку діяльності становить понад 1,3 млрд грн.

Укрзалізниця щороку витрачає на планові ремонти парку поїздів для приміського сполучення близько 700 млн грн. На жаль, цих коштів недостатньо для утримання моторвагонного парку в належному стані.

Постійно не виконується норма Закону України "Про залізничний транспорт", яка передбачає "...придбання електропоїздів та дизель-поїздів для приміського сполучення за рахунок коштів залізниць із залученням коштів місцевих бюджетів, а також інших не заборонених законодавством коштів".

З метою запобігання зростанню соціаль-

ної напруги в країні Укрзалізниця систематично проводить зустрічі з керівниками місцевих органів влади стосовно погашення заборгованості за перевезення пільгових категорій населення, перспектив оновлення рухомого складу, питань тарифоутворення тощо.

У листопаді 2012 року залізниці скерували чергові листи головам облдержадміністрацій із попередженням, що в разі неповного погашення заборгованості за перевезення пільгових категорій пасажирів, залізниці через відсутність коштів, будуть змушені скасувати рейси тих поїздів, які не пройдуть планові ремонти.

Серед найбільших боржників із компенсації відшкодувань за перевезення пільгових категорій пасажирів – Харківська облдержадміністрація: понад 24,8 млн грн. До десятки боржників станом на жовтень 2012 року увійшли Львівська та Тернопільська облдержадміністрації, які не відшкодували відповідно понад 10,7 та 4 млн грн.

Перевезення у приміському секторі – збиткові за своєю природою, однак вирішувати проблему треба спільно з органами місцевої влади. Залізниця надає інфраструктуру для перевезень, забезпечує рухомим складом та гарантує безпеку, а місцеві органи влади визначаються з потребою у залізничних перевезеннях, тарифами, інвестиціями в рухомий склад, який потрібно закупити для надання якісних послуг, та дотаціями для забезпечення беззбиткової роботи залізниці.

На наступний рік Укрзалізниця пропонує заклати суми компенсацій, що відповідають фактично складним послугам з перевезення пасажирів, які мають право на пільговий проїзд.

Оновлення потребує 60% рухомого парку

Для оновлення рухомого складу у найближчі 10 років залізничний транспорт України потребуватиме понад 180 млрд грн.



Потреба у таких масштабних інвестиціях викликана значним старінням рухомого парку Укрзалізниці, технічний стан якого не відповідає сучасним вимогам. Закінчуються нормативні терміни експлуатації більшості локомотивів, вантажних та пасажирських вагонів та іншого рухомого складу. Упродовж наступних 10 років через високий ступінь зношеності рухомого складу, Укрзалізниці необхідно оновити 60 відсотків наявного парку.

Фахівці прогнозують, що за рахунок власних коштів – амортизаційних відрахувань – залізнична галузь упродовж 10 років зможе спрямувати на оновлення рухомого складу не більше 26,5 млрд грн, із яких 5,5 млрд грн від очікуваного прибутку. Дефіцит коштів становить 85 відсотків – 150 млрд грн – і значно перевищує можливості галузі.

Новий сучасний рухомий склад значно економніший в обслуговуванні та в експлуатації, таким чином витратна частина на обслуговування нової техніки значно менша, ніж вартість технічної підтримки та постійних поточних ремонтів застарілого рухомого складу. За умов експлуатації нового рухомого складу прибуток компанії зросте і може

бути спрямований на фінансування інфраструктурних проектів та на модернізаційні потреби.

За умови оновлення рухомого складу та забезпечення зростаючого попиту на швидкі якісні перевезення пасажирів та вантажів валові доходи від звичайної діяльності Укрзалізниці могли б значно зрости у порівнянні з ситуацією, коли інвестиції в оновлення рухомого складу не відбудуться.

На сьогодні у залізничній галузі діє Комплексна програма оновлення рухомого складу України на 2008-2020 роки, яка передбачає суміщення придбання нового рухомого складу та модернізації того, що перебуває в експлуатації. В рамках Програми на 2013 рік передбачається спрямувати майже 608 млн грн на модернізацію вантажних, пасажирських вагонів, тягового рухомого складу, колійної техніки та іншого рухомого складу. Оновлення рухомого складу планується здійснювати: у пасажирському господарстві – за рахунок коштів Державного та місцевих бюджетів, у вантажному господарстві та інфраструктурних проектах – за рахунок власних та залучених коштів залізниці.

Графік руху – залізнична математика

Фахівці Укрзалізниці працюють над новим графіком. За інформацією Головного управління перевезень, графісти вже отримали пропозиції від Головних управлінь пасажирського та приміських перевезень. Паралельно погоджуються точки передачі пасажирських поїздів із сусідніми залізничними адміністраціями Росії, Білорусії та Молдови. Паралельно з пасажирськими – далекого сполучення та приміськими – відбувається прокладка маршрутів вантажних поїздів, бо графік неможливо розділити на окремі складові – пасажирські поїзди, приміські та вантажні.

Розробка графіка міжнародних поїздів між державного сполучення буде завершена до 1 січня, протягом жовтня, листопада та грудня фахівці з розробки графіків руху суміжних залізниць обмінюються точками – узгодженням часу переходу через державні стикові пункти з Росією: Зернове, Волфине, Козача Лопань, Тополі, Успенська, Красна Могила; з Молдовою: Кучурган, Могилів-Подільський; з Білоруссю: Терехівка, Горностаївка, Заболоття, Бережесть, Удрицьк, – повідомив начальник відділу розробки і аналізу графіка руху поїздів Головного управління перевезень Укрзалізниці Віктор Лозовий.

Розробка графіка складної і довготривалої роботи, зазвичай вона триває 9 місяців – з вересня до кінця травня. Починається розробка майбутнього графіка руху поїздів із затвердження швидкостей руху на всіх перегонах і станціях та наявності попереджень. Швидкості можуть змінюватися – залежно від стану колії, проведених ремонтів колій, штучних споруд, земляного полотна, наявності кривих тощо – вводяться обмеження або збільшення швидкостей. Враховуються дільниці, на яких у наступному році будуть проводитися колійно-ремонтні роботи. Ремонти плануються таким чином, щоб підтримувати колію в належному стані, не знижуючи швидкості руху пасажирських поїздів на основних напрямках залізниць України та з метою можливості підвищення обсягів вантажних перевезень. Інженери з тягових розрахунків вносять дані для всього рухомого складу, зокрема щодо його потужності, швидкості; вносяться також характеристики профілю колії (рельєфу місцевості), дозволені швидкості руху;



довжина перегонів; станції технічних зупинок поїздів для технічного обслуговування, зміни локомотивів та локомотивних бригад.

Розробка графіку повинна завершитися до 1 лютого наступного року. Після цього графік передається до Головного інформаційно-обчислювального центру Укрзалізниці для введення в електронну систему продажу квитків та складання книги службового розкладу руху пасажирських поїздів. Крім існуючих маршрутів, передбачені додаткові "нитки" графіка руху поїздів, за якими можна призначати сезонні та разові поїзди. Наприклад, у графіку руху поїздів 2012-2013 років передбачено курсування 307 пар пасажирських поїздів, 70% яких становлять швидкі і прискорені. У графіку передбачено 142 пасажирських поїзди міжнародного сполучення. Максимальна дозволена швидкість пасажирських поїздів в Україні – 160 км/год. У приміському русі в графіку – понад 800 пар поїздів.

У жовтні 2012 року щодня відправлялися у рейс близько 1500 електро- та дизельпоїздів. Щодоби також відправлялося близько 500 поїздів у дальньому сполученні та понад 700 вантажних поїздів.

Міжнародний графік з країнами заходу вводиться в дію щороку у другу неділю грудня, з країнами СНД та Балтії – в останню неділю травня.

“Дебіторка” встромляє палиці в колеса

Стабільність роботи залізничного транспорту можна забезпечити лише за умови наявності обігових коштів, достатніх для підтримки роботи залізниці в належному режимі, виконання планових ремонтів та капітальних вкладень у розвиток галузі. Залізничники змушені інтенсифікувати роботу з покращення управління оборотним капіталом, зокрема з дебіторською заборгованістю, для забезпечення своїх експлуатаційних потреб для здійснення перевезень.

Для прикладу, на даний час суттєвою є сума дебіторської заборгованості перед донецькими залізничниками з боку вугледобувних підприємств за перевезення вугілля. Хоча цей вид вантажу становить левову частку серед усіх вантажів, стан розрахунків підприємств за ці види – незадовільний. При цьому триф Укрзалізниці на перевезення вугілля, порівняно з тарифами інших залізничних адміністрацій, залишається значно нижчим практично в усіх видах сполучення.

Залізниці України активізували роботу з дебіторською заборгованістю. За 9 місяців 2012 року клієнтам заявлено 698 претензій та позовів за порушення умов договорів перевезення вантажів на загальну суму 96,8 млн грн. Клієнти задовольнили 503 претензії та позови на загальну суму 14,9 млн грн, на розгляді – ще 163 на суму 76 млн грн, 32 претензії та позови на суму 5,9 млн грн відхилено.

За інформацією прес-центру Укрзалізниці