

Розвиток залізничної інфраструктури підвищить логістичний потенціал держави

Двадцять сьомого лютого під час виступу на розширеному засіданні Кабінету Міністрів України віце-прем'єр-міністр України Олександр Вілкул доповів про пріоритети розвитку залізничної галузі у 2013 році. Зокрема в рамках модернізації залізничної інфраструктури особливо актуальним є питання оновлення рухомого складу Укрзалізниці.

Крім того, Програмою економічної активізації на 2013-2014 роки, розробленою урядом на доручення Президента України, передбачено придбання у вітчизняних виробників вантажних та пасажирських вагонів, електропоїздів, а також реалізацію низки проектів з модернізації залізничної інфраструктури. Зокрема буде проведена електрифікація ряду заліз-

ничних напрямків, а також побудовано новий двоколіїний Бескидський тунель.

Спорудження нового двоколіїного Бескидського залізничного тунелю є одним із найбільших та значущих проектів. У 2012 році розпочаті проектні роботи: розроблена проектна документація на будівництво тунелю, влаштовано земляне полотно та укладено під'їзні колії і автомобільні дороги до будівельного майданчика, розроблено виїмки біля східного порталу тунелю.

– Розвиток залізничної інфраструктури підвищить логістичний, у тому числі транзитний потенціал держави, покращить комфорт перевезення пасажирів, збільшить швидкість руху, – підкреслив Олександр Вілкул.

Мобільний, потужний, економний



У ремонтно-експлуатаційному депо Харківської вагонної дільниці Південної залізниці замість маневрового тепловоза ЧМЕ-3 працює значно менший за розміром, легший та більш економний локомотив – LOK 2000 Zephir. Потужність локомотива – усього 175 кінських сил, однак він легко пересуває під час маневрів 471-тонний електропоїзд.

Локомотив рухається по рейках та по дорожньому покриттю, може пересуватися через колії, траєкторія його руху може бути максимальною економною. Якщо,

наприклад, тепловозу ЧМЕ-3 для виконання наступного маневру необхідно подолати відстань до стрілочного перевалу і повернутися іншою колією, то локомотиву достатньо підняти залізничні котки і, опинившись на колісному ході, на простець переїхати на сусідню чи іншу колію.

Zephir важить 20 тонн, а маса маневрового тепловоза ЧМЕ-3 ушестеро більша – 123 тонни, однак це не позначається на якості маневрової роботи з 471-тонним поїздом. За словами машиніста локомотива Сергія Крючкова, такий феномен тяги пояснюється міцним зчепленням гуми й сталі та плавною дією гідроприводу. А залізничні котки виконують лише направляючу функцію. Загалом же локомотиву під силу поїзди масою до 2 тис. тонн.

Залізничники високо оцінили технічні можливості локомотива, зокрема його економність. Упродовж 20-годинної зміни маневровий ЧМЕ-3 використовує майже 250 літрів солярки. Локомотив за такий же проміжок часу витрачає лише 72 літри. Zephir не працює у неперервному режимі: двигун вмикається за потреби і вимикається після завершення роботи.

Локомотив із усіма видами тяги

Двадцятого лютого цього року в Державній адміністрації залізничного транспорту України відбулася зустріч із представниками компанії Bombardier Transportation, що є одним із найбільших у світі виробників залізничної техніки. У ході зустрічі було презентовано проект двосистемного вантажного електровоза, розробленого для країн СНД та Балтії. Представлена модель локомотива працює на двох видах струму і має ще дизельну установку. Цей діапазон тягових можливостей робить машину універсальною в роботі на різних ділянках залізниці, у тому числі й на неелектрифікованих.

Сторони обговорили основні технічні характеристики, які є визначальними при виборі Укрзалізницею сучасного рухомого складу, зокрема вантажних локомотивів. Розглянуті шляхи подальшої взаємодії в контексті узгодження всіх технічних параметрів та особливостей експлуатації нової техніки в країнах, де ширина залізничної колії становить 1520 мм.

Генеральний директор Укрзалізниці Сергій Болоболін відзначив, що оновлення тягового рухомого складу є пріоритетом у діяльності відомства на найближчі роки. Затверджена Кабінетом Міністрів України Програма оновлення локомотивного парку залізниць передбачає заміну застарілого парку локомотивів новою сучасною технікою (509 сучасних локомотивів). Нині фізичне зношення основних фондів залізничної галузі становить майже 90%, у т.ч. тягового рухомого складу – 94 відсотки.

У 2013 році за укладеними довгостроковими контрактами Укрзалізниця планує придбати за власні кошти вантажні електровози постійного струму. Зокрема проектом фінплану залізниць передбачено придбання 12 одиниць електровозів виробництва АТ "Електробудівник" (м. Тбілісі, Грузія), 7 електровозів – ТОВ "Уральські локомотиви" (м. Верхня Пижма, Росія) і 2 одиниці виробництва ТОВ "Виробнича компанія "Новочеркаський електробудівний завод" (м. Новочеркаськ, Росія).

У Франції будуть "дешеві швидкісні поїзди"

Залізнична компанія SNCF, що належить урядові Франції, із 2 квітня поточного року запускає новий бренд своїх швидкісних потягів TGV Ouigo, квитки на які коштуватимуть від 10 євро.

За інформацією УНІАН, у продаж щорічно буде включено мільйон квитків вартістю 25 євро і 400 тис. – за 10 євро. Спеціальний тариф – 5 євро – встановлено для дітей до 12 років, які подорожуватимуть разом із дорослими. Компанія також запропонує спеціальні тарифи для груп із чотирьох і восьми осіб, кожна з яких заплатить за проїзд 20 євро.

Потяги курсуватимуть із околиць Парижа і

Лазурного берега, а квитки продаватимуться за принципом "дешевих авіаліній": хто швидше купує, той має більше шансів придбати найдешевший квиток. "Дешеві швидкісні поїзди" також будуть зупинятися не на центральних залізничних вокзалах, а на регіональних – за тим же принципом, що й "дешеві авіалінії".

– У швидких дешевих потягах не буде вагона-бару, а пасажирів зможуть узяти зі собою з одним квитком тільки один багаж і одну меншу сумку. За додаткову валізу доведеться доплатити 5 євро, доступ до електромережі коштуватиме 2 євро", – пише журнал Forbes.

Особливим потребам – особлива увага

Львівська залізниця вживає всі необхідні заходи для створення умов безперешкодного доступу осіб з обмеженими фізичними можливостями до об'єктів інфраструктури залізничного транспорту. На виконання цих робіт у 2012 році витрачено понад 1 млн грн.

Зокрема під час реконструкції будівель вокзалів враховуються потреби людей з обмеженими фізичними можливостями: облаштовуються пандуси до пасажирських платформ та залів очікування на вокзалах, пішохідні переходи через залізничні колії, встановлюються поручні на спеціальних спусках, виконуються роботи з переобладнання туалетів тощо.

Сьогодні на пасажирських вокзалах залізниці облаштований 141 пандус, обладнано 110 місць для відпочинку в залах очікування, функціонує 11 кімнат відпочинку, 28 туалетних кімнат, придбано 11 інвалідних візків, встановлено 36 кнопок виклику касира та чергового вокзалу.

Для надання допомоги особам з особливими потребами на вокзалах вузлових станцій залізниці працюють групи, до складу яких входять працівники медичних пунктів, чергові вокзалів, старші квиткові касири, носії, працівники багажних відділень та інші посадові особи. Інформація про роботу цих груп розміщено на інформаційних стендах. Через гучномовний зв'язок пасажирів-інвалідів інформують про місцезнаходження залів очікування та про послуги, якими вони можуть скористатися при придбанні проїзних документів.

На вокзалах постійно оголошують інформацію про наявність спеціально обладнаних для інвалідів залів очікування, про наявність у поїздах вагонів, обладнаних пристроями для заїзду-виїзду осіб з інвалідних візків тощо.

Зерна вантажили нівроку

Упродовж 2012 року на станціях Львівської залізниці завантажено і відправлено 1,6675 млн тонн зернових вантажів. Це на 918 тис. тонн більше, ніж за аналогічний період 2011 року, і складає 8,1% від загального навантаження всіх вантажів по залізниці.

За інформацією прес-центру залізниці, цю кількість зерна завантажено у 24013 вагонів-зерновозів, у тому числі було задіяно 1227 власних вагонів залізниці, а загальний час користування вагонами склав 962,2 тис. вагону-годин, середній час користування вагоном становив 34,02 год. Середня відстань перевезення зернових вантажів у порівнянні із 2011 роком збільшилася на 8,6% і становила 609 км.

Найбільший обсяг робіт із перевезення зернових вантажів виконали працівники Тернопільської дирекції залізничних перевезень. Вони опрацювали 11040 вагонів, середній час користування вагоном становив 32,33 год. Крім того, 7749 вагонів завантажено на станціях Рівненської дирекції залізничних перевезень, середній час користування вагоном по дирекції склав 36,54 год. На станціях Львівської дирекції залізничних перевезень за звітний період завантажено 2690 вагонів, середній час користування вагоном склав 43,38 год. По Івано-Франківській дирекції зерновими завантажено 1696 вагонів за середнього часу користування вагоном 29,28 год. На Ужгородській дирекції завантажено 1277 вагонів із середнім часом користування вагоном 15,2 год.

Відправлення вагонів із зерновими вантажами здійснювали 63 підприємства різних форм власності. Деякі з них, наприклад, ТОВ АМГ «Агрохолдинг» (Івано-Франківська дирекція залізничних перевезень), працювали дуже чітко й обмежили час користування вагонами до 13 годин. Та, на жаль, значна кількість підприємств через об'єктивні і суб'єктивні причини іноді затримували дефіцитні вагони-зерновози на 40-70 годин. Цим вони позбавили залізницю можливості використовувати вагони-зерновози для перевезення іншого збіжжя, що призвело до недоотримання значних коштів.

Для підвищення ефективності співпраці залізниці з вантажовідправниками на магістралі проаналізували процес перевезення: оформлення документів, завантаження-розвантаження, наявність і використання рухомого складу, співпрацю з причетними органами і службами. Начальники дирекцій залізничних перевезень, керівництво залізниці та Укрзалізниця впродовж року неодноразово проводили наради щодо ефективного використання дефіцитного рухомого складу (вагонів-зерновозів). Залізничники скерували листи із зауваженнями та пропозиціями в районні й обласні адміністрації з проханням встановити контроль за процесом завантаження вагонів і своєчасною видачею супровідних документів, а саме фітосанітарних сертифікатів, які видають інспектори, та сертифікатів якості зерна, які видають працівники Держзхлібінспекції.

На магістралі сподіваються, що вже цього року зернові вантажі вдатся перевозити ефективніше, а обсяги цих перевезень будуть і надалі зростати. Особливою передумовою для цього є і оновлення парку вагонів-зерновозів. Враховуючи те, що тенденція до збільшення виробництва в Україні зернових для продажу на експорт зберігається з року в рік, а вагонний парк зерновозів із кожним роком зменшується, на залізниці переконані, що ефективне використання наявного парку вагонів залежить від усіх учасників перевізного процесу, а саме вантажовідправників, вантажоотримувачів, портовиків, Державних інспекцій з карантину рослин в областях, місцевих митних органів та залізничників, а насамперед – держави.