

Вантажовідправника можна привабити швидкістю, надійністю та якістю

На Львівській залізниці відбулася міжнародна науково-практична конференція "Аналіз проблем процесу перевезень та шляхи їх вирішення"

Нещодавно з ініціативи Укрзалізниці на Закарпатті відбулася науково-практична конференція "Аналіз проблем процесу перевезень та шляхи їх вирішення". У роботі конференції взяли участь спеціалісти Укрзалізниці, представники залізниць Молдови, Казахстану, керівництво та провідні спеціалісти служби перевезень Львівської залізниці, начальники дирекцій залізничних перевезень магістралі.

Конференція не випадково відбувається на Закарпатті, – зауважив у вступному слові начальник служби перевезень Львівської залізниці Зеновій Фіняк. – Дорогою сюди учасники конференції подолали перевал і переконалися, що ландшафтні умови на території Львівської залізниці є для роботи дуже непрості. Якщо на Сянківському ході вантажний рух здійснюється за потреби (саме по ньому проїхали учасники конференції), то на Лавочному ході власне

свої корективи у роботу. Ми пам'ятаємо, як відбувалася співпраця зі сусідами за часів Ради економічної взаємодопомоги, і бачимо, як це відбувається тепер, коли за кордоном починається єврозона. Перехід до іншого механізму роботи наших закордонних сусідів у рамках Євросоюзу, на мій погляд, не спричинив докорінного покращення у використанні рухомого складу та інших аспектів організації вантажоперевезень. Навпаки, вони досі користуються напрацюваннями часів РЕВ. Ми бачимо, що технічний стан тепловозів у наших закордонних колег навіть гірший, ніж у нас. На жаль, із різким падінням обсягів експорту зменшилися й обсяги перевезень. Цей спад дуже позначається на роботі нашої дирекції.

Якщо порівняти з показниками роботи 2011 року, то сьогодні ми працюємо лише на 60 відсотків від цих обсягів. У нас починається і закінчується технологічний ланцюжок із перевезення товарів у Західну Європу. Якщо там справи йдуть погано, то й ми не можемо демонструвати позитивної



ди з імпорними вантажами між станціями Королево та Батьово складалася зі 40-50 вагонів, тепер у їхньому складі по 10-15 вагонів. А деколи ми перевозимо і 7 вагонів. Тобто ефективність використання наших локомотивів дуже низька.

Начальник Головного управління розвитку і технічної політики Укрзалізниці Володимир Шиш:

– Уже підготовлена концепція Державної цільової програми розвитку залізничного транспорту загального користування на період до 2020 року, де визначені основні проблеми розвитку залізничного транспорту, причини їх виникнення та

комітет із конкурсних торгів на закупівлю науково-дослідної продукції та нормативної документації. Проводиться розробка та підготовка заходів із ведення патентно-ліцензійної та раціоналізаторської роботи на залізницях України. Проектно-дослідні інститути, підпорядковані Укрзалізниці, виконують проектні роботи з модернізації інфраструктури. Серед найбільш значущих – модернізація залізничного напрямку Полтава–Кременчук–Борти, підвищення пропускної спроможності залізничного напрямку Знам'янка–Долинське–Миколаїв–Херсон–Джанкой, електрифікація дільниці Миколаїв–Колосівка Одеської залізниці та електрифікація дільниці Волноваха–Комиш-Зоря Донецької залізниці.

Сьогодні залізниця виконує понад 25 основних видів діяльності, на які вже отримано ліцензії. Витрати на підготовку технічних умов в актуальному стані та сертифікацію послуг на одну залізницю становлять щороку в середньому 300 тис. грн.

Із метою оновлення парку тягового рухомого складу залізниць України постановою Кабінету Міністрів України затверджено Програму розвитку, розраховану на 5 років, та закупівлю нового тягового рухомого складу. Загалом Укрзалізниця повинна придбати 509 локомотивів.

Начальник Головного управління перевезень Укрзалізниці Віталій Алейник:

– Львівська залізниця розташована найближче до території Євросоюзу, та на сьогодні у всіх залізниць одна проблема – стійка тенденція до скорочення об'ємів перевезень. Поки що ми приблизно на 3 відсотки відстаємо від обсягів аналогічного періоду минулорічних перевезень. Обсяги транзиту скоротилися на 23 відсотки до показників 2012 року. Тоді як, за останніми даними, на Білоруській залізниці обсяги зростають. Цей факт спонукає до серйозних роздумів. Дуже не хочеться повторювати негативний досвід наших європейських сусідів, які в процесі реформування втратили майже всі обсяги вантажних перевезень. Надзвичайно велику конкуренцію нам сьогодні складає автомобільний транспорт. За аналізом фахівців Львівської залізниці, сьогодні за кордон автотранспортом рухаються ті вантажі, які раніше перевозила залізниця.

У Західній Європі є ще одна проблема, якої ми поки що не відчули. Вона стосується і власних парків річкового та морського транспорту. Наведу такий приклад: річковий порт Дюссельдорфа (Німеччина) переробляє 16 млн тонн вантажів. Це більше, ніж іде через Одеський морський порт. Якщо наші річкові порти активно запрацюють, це теж складе серйозну конкуренцію залізниці. Тому нині не існує нічого більш ефективного, ніж висока якість роботи, точність та швидкість доставки вантажів і передбачуваність перевезень. Зрозуміло, що для цього необхідно мати якісний рухомий склад, на який розраховує клієнт.

(Закінчення на 6 стор.)



здійснюється основний рух вантажів. Хоча за умовами роботи, зокрема за профілем та перепадами висот, вони не відрізняються один від одного. Через Лавочне ідуть вантажні поїзди вагою 4,6 тис. тонн, а через Сянки – до 5 тис. тонн. Далі вони передаються нашим закордонним сусідам.

Найперша проблема, що постає перед нашою залізницею, – стан локомотивного господарства. Думаю, у цьому мене підтримають і колеги з інших залізниць. Працювати стало дуже важко через те, що нема нормальної видачі локомотивів. На Львівській залізниці це стосується насамперед тепловозів, трохи кращий стан справ із електровозами, зокрема постійного струму. Ще один клопіт – стан маневрових локомотивів ЧМЕ-3, які на нашій залізниці практично допрацьовують свій ресурс.

Сподіваюся, за підсумками конференції буде визначено шляхи вирішення проблем в експлуатаційній роботі та методи оцінки використання вантажного рухомого складу, адже більшість вантажних вагонів нині перебуває у приватній власності.

Начальник Ужгородської дирекції залізничних перевезень Василь Нодь:

– Специфіка роботи Ужгородської дирекції залізничних перевезень полягає не лише у тому, що на її території розташований карпатський перевал, адже тут знаходиться кордон із Євросоюзом, що також вносить

динаміки в роботу.

Сьогодні з'явилося багато приватного рухомого складу. Добре це чи погано? На жаль, часто цей рухомий склад простоє, бо з'явилося дуже багато бюрократичних питань. У нас в дирекції масово простоють приватні вагони, доки керівництво компаній-власників у Москві, в Австрії чи деінде не прийме рішення про його використання. Тож поява великої кількості приватних операторів поки що вносить лише певні непорозуміння в експлуатаційну роботу. І вплинути на це ми, на жаль, не можемо. Наприклад, є компанії, які не мають тут своїх представників, і для вирішення оперативних питань доводиться довго розшукувати їх по телефону. Тому я не бачу перспективи покращення роботи, якщо кількість приватних компаній-перевізників буде й надалі зростати.

За кордоном дозволяють працювати на структурі залізниць багатьом перевізникам. Як наслідок, у нас є перевізники, які перевозять лише один вагон на добу. Є й такі, що мають по 3-4 вагони. Вони укладають угоди і починають працювати, але це, на мою думку, приклад того, як не треба працювати. Адже сталося так, що у наших сусідів той самий вантажопотік, який раніше перевозила залізниця, тепер поділений між масою перевізників. Наведу простий приклад, як це позначається на роботі нашої дирекції: якщо раніше поїз-

варіанти розв'язання. Ведеться робота і над Державною цільовою програмою розвитку залізниці до 2020 року, метою якої є розробка та здійснення комплексу заходів організаційного і економічного характеру для забезпечення якісних та конкурентоспроможних транспортних послуг.

Основні завдання програми – впровадження інвестиційних галузевих проектів із розбудови та модернізації інфраструктури; оновлення тягового рухомого складу пасажирських та вантажних вагонів, електро- та дизель-поїздів; модернізація основних засобів господарств галузі: колійного, електропостачання, сигналізації і зв'язку; гарантування безпеки руху шляхом будівництва шляхопроводів на перетині залізниці з автомобільними дорогами. Орієнтовний обсяг фінансових ресурсів, необхідних для виконання програми, становить 170 млрд грн. У тому числі на оновлення рухомого складу – 122 млрд грн, на оновлення та модернізацію інфраструктури – 48 млрд грн. Зрозуміло, що Укрзалізниця не зможе самостійно забезпечити такий обсяг капіталовкладень, тому частину коштів сподіваємося отримати з державного бюджету.

На даний час виконується план науково-дослідних робіт на 2013 рік. Для цього здійснюється формування щорічних планів, розробка нормативної документації, укладання договорів, створено