

В інформаційно-методичному бюро Львівської залізниці відбулася міжнародна нарада представників Укрзалізниці та Львівської залізниці з представниками акціонерного товариства ПКП "Інтерсіті" на тему "Впровадження у постійну експлуатацію пасажирських вагонів, обладнаних системою розсувних колісних пар SUW-2000". Окремим питанням розглянуто впровадження маршруту рейкового автобуса сполученням Львів-Перемишль та зниження вартості проїзду у ньому до конкурентної з автоперевізниками ціни.

Друге життя системи SUW-2000

– На залізниці розпочався процес реформування, – розповів Богдан Петрович. – У підсумку очікується, що залізниця матиме структуру схожу на ту, що нині є у Польщі. Зараз ми робимо перші кроки на шляху реформування. Далі буде реалізовано вертикально інтегровану систему управління.

українські колеги, ми бачимо, що автомобільний транспорт складає серйозну конкуренцію залізничним перевезенням. Одна з причин у тому, що у Польщі напередодні чемпіонату Євро-2012 побудовано багато сучасних автобанів. На першому місці у нас – забезпечення руху поїздів. Для підвищення комфорту

– Завдання, яке дав генеральний директор Укрзалізниці перед цією нарадою, – прийняти рішення з подальшої експлуатації пасажирських поїздів із системою SUW-2000, – поінформував начальник головного пасажирського управління Укрзалізниці Ігор Бреус. – На сьогоднішній нараді ми обго-



У вступному слові начальник Львівської залізниці Богдан Піх зазначив, що головне питання сьогодні – як надалі буде забезпечуватися перевезення пасажирів. Нинішні обсяги, у порівнянні з тими, що були 10 років тому, суттєво зменшилися, поменшало поїздів на прикордонних переходах. Одна з причин такого стану полягає в тому, що пасажирів почали більше користуватися автомобільним транспортом та автобусами.

У цій моделі будуть свої плюси та мінуси. Однак ми намагатимемось проводити цю реформу із урахуванням питань, які виникали у вас та у наших закордонних колег, і використовувати їхній досвід у процесі реформування.

– Щодо цього ми відправляємо 300 потягів, – розповів виконавчий директор із технічних питань акціонерного товариства ПКП Інтерсіті Гжегож Шкарадек. – Як і наші

перевезень пасажирів ми почали модернізацію діючого рухомого складу та закупівлю нового. Локомотиви на нашій залізниці рухаються зі швидкістю 160 км/год і вище, тому велику увагу звертаємо на якісну підготовку колії. Думаю, що внаслідок спільної роботи із Львівською залізницею збільшиться пасажиропотік у наших поїздах у прикордонному напрямку. Зокрема це стосується поїзда за маршрутом Львів – Перемишль.

воримо кілька важливих питань. Перше – аналіз експериментальної експлуатації рухомого складу з системою SUW-2000 за період 2009-2013 років. Друге – можливість ремонту рухомого складу із цією системою, з'ясування ряду питань, зокрема – хто на сьогодні може виробляти для неї запчастини та їхня орієнтовна ціна.

(Закінчення на 3 стор.)

• Коментарі до теми

Начальник Львівської залізниці Богдан Піх:

– Чи вдалося вирішити з польською стороною питання ціни квитків на рейковий автобус Львів – Перемишль?

– На нараді якраз обговорюється це питання, адже за діючими законами, квиток на рейковий автобус у міжнародному сполученні мав би коштувати 262 гривні. Та ми розуміємо, що наші пасажирів за такі гроші до Перемишля не поїдуть, вони скористаються іншим видом транспорту. Тому ми сьогодні хочемо запропонувати польській стороні обговорити питання вартості квитка на рівні 115-120 гривень.

– Чим система SUW-2000 краща за звичайну перестановку візків, адже її експлуатація мала чимало проблем.

– Коли починалася експлуатація цієї системи, передбачалося, що вона буде застосовуватися не лише у поїздах між Україною та Польщею, зацікавлені цим проектом і угорці, у планах було розвивати такий рух і на інших переходах. Всі переваги повинна була показати експериментальна експлуатація цього поїзда. Та сталося так, що впродовж експериментальної експлуатації закрилися певні заводи у Польщі, помер головний розробник цього проекту і сам проект почав потроху згасати.

Ми його до сьогоднішнього дня експлуатуємо, хоча з іншого боку – їздить поїзд, у складі якого всього два вагони, та й вони не заселені повністю. Тим більше, що вартість капітальних ремонтів та запасних частин саме до вагонів системи SUW-2000 у чотири рази перевищує вартість ремонтів та запасних частин до звичайних вагонів. Звичайно у наших польських партнерів так само як і у нас, була зацікавленість у подальшому розвитку системи, яка б дозволила перевозити більше пасажирів, і в результаті в експлуатації буде більше вагонів. А це відповідно здешевить їхній ремонт.

Сьогодні й польська сторона зазначила, що у рамках підготовки до чемпіонату Євро-2012 у них було проведено величезну роботу з модернізації автомагістралей. В результаті частина людей пересіла на інший вид транспорту: автомобілі та автобуси. Зменшився пасажиропотік на залізниці у Польщі і в Україні. А це призводить до фінансових втрат та зменшення можливостей розвивати збиткові види сполучень.

– Тобто залізниці доведеться боротися за пасажирів?

– Ми це вже стараємося робити двома шляхами: по-перше – швидкість транспортного сполучення і друге – комфорт для пасажирів. Є ще один суттєвий чинник – ціна. Над цими питаннями ми працюємо.



Виконавчий директор з технічних питань акціонерного товариства ПКП Інтерсіті Гжегож Шкарадек:

– У чому інтерес польської сторони у подальшому курсуванні вагонів із системою SUW-2000?

– Польська сторона зацікавлена у тому, щоб поїздка потягом була швидкою та комфортною і щоб кількість пасажирів була якомога більшою. Ми зацікавлені у тому, щоб такі поїзди курсували не лише між Польщею та Україною, а і до інших наших сусідів. Та головне у тому, щоб залізничний транспорт став конкурентом автомобільного. Польська сторона робить все, щоб забезпечити пасажирів комфортною поїздкою за прийнятну ціну. Цьому надаємо підвищену увагу. Разом із нашими українськими партнерами плануємо запустити рейковий автобус за маршрутом Львів – Перемишль. Крім того, зараз триває капітальний ремонт та модернізація колійного господарства ПКП. Наприклад, 218 вагонів курсує на маршруті Перемишль – Щецин. Щоб пасажирів, які приїжджають з України, у комфортних умовах їхали по цій довгій лінії далі у Польщу.

– Чи вдасться погодити вартість квитка на цей маршрут рейкового автобуса, щоб вона була конкурентною у порівнянні з автобусним?

– Поки що ми не можемо сказати, якою буде ціна квитка на цей рейковий автобус, але зробимо все для досягнення рівня ціни, прийнятної для середнього пасажирів. На нашій залізниці діє правило, згідно з яким за 40 днів до початку курсування потяга необхідно оголосити пасажирів інформацію про його маршрут та вартість квитка. Зазначу лише, що відразу після підписання угоди ми зробимо все залежне від польської сторони для її реалізації. Усі вагони, які сьогодні проходять капітальний ремонт, обладнані згідно з сучасними нормами, мають кондиціонери. Наприклад, із Кракова виїжджає багато потягів, зокрема на Відень, Прагу, Варшаву, Гдиню. Пасажирів мають змогу подорожувати у комфортних умовах по всій країні та закордон.

Як тільки з українською стороною буде погоджена ціна квитка на рейковий автобус Львів – Перемишль, за 40 днів можна буде придбати на нього квиток.

