

УДК 656.2 : 001.891.34

А.В. Донченко, І.В. Гладких

СУЧАСНА СИТУАЦІЯ У ЗАЛІЗНИЧНІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ТА ЗАЛІЗНИЧНА ПРОМИСЛОВІСТЬ СВІТУ

Проведено збір і аналіз інформаційних матеріалів, які відображають сучасний стан і тенденції розвитку залізничного транспорту світу.

Залізничний транспорт є становим хребтом транспортної системи України. Його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, піднесення та структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, підвищення життєвого рівня населення та забезпечення національної безпеки країни. Залізниці України мають достатньо потужний виробничий апарат.

Залізничний транспорт у силу своєї надійності, регулярності, можливості перевезення вантажів і пасажирів незалежно від часу року і погодних умов, малого ступеня впливу на навколишнє середовище (у порівнянні з іншими видами транспорту), невеликої енергоємності перевізної роботи (споживання енергії на залізничному транспорті в 6 разів менше, ніж в авіації, і в 3 рази менше, ніж на автотранспорті) широко використовується як у внутрішніх, так і в міжнародних зв'язках.

Підгалузь є однією з найважливіших складових частин, що забезпечує життєдіяльність багатогалузевої економіки України. Протягом всього періоду проведення в країні економічних перетворень залізниці для більшості населення є практично єдиними надійними транспортними комунікаціями.

Навіть при тому, що в Україні знизилась економічна активність, обсяги вантажних і пасажирських перевезень все ще перевищують обсяги перевезень більшості країн Європи. Вітчизняну інтенсивність руху можна порівняти з інтенсивністю на американських залізницях, вона набагато перевищує інтенсивність руху в Європі.

Але при цьому фізична зношеність основних фондів залізничної галузі [1, 2] становить понад 80%, у т.ч. електровози – 90%, вантажні магістральні тепловози – 99%, вагони інвентарного парку – 86%, з них піввагони – 88%.

Тобто значна частина рухомого складу експлуатується за межами встановленого нормативного терміну служби. Зокрема, піввагони – 46% (наявний стан 58044 од., із нього із закінченим нормативним терміном експлуатується 27000 піввагонів, у 2012 році ще закінчується нормативний термін експлуатації – 11000 піввагонів) вантажні електровози – 75%, магістральні тепловози – 91%.

Протягом наступних 4 років ситуація буде ускладнюватися, зокрема, до 2015 року 94% балансового наявності піввагонів, – найбільш затребуваного вантажного рухомого складу, – підлягає капітально-відновлювальному ремонту або списанню.

© *А.В. Донченко, І.В. Гладких, 2012*

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

З метою оновлення існуючого парку вагонів Укрзалізницею та Міністерством інфраструктури прийнято рішення про передачу парку вагонів державним вагонним компаніям, які створені на базі існуючих вагоноремонтних підприємств Укрзалізниці, з балансу залізниць і подальшу їх експлуатацію на умовах власного рухомого складу. Наскільки ефективні кроки сьогоднішніх реформ покаже майбутнє. Але все рівно сьогодні необхідне більш ефективне управління парком вантажних вагонів для зміцнення конкурентних позицій залізниць України на внутрішньому і зовнішніх ринках залізничних перевезень, які сьогодні знижуються, і в свою чергу це дасть змогу оновити вантажний рухомий склад Укрзалізниці.

Також необхідна заміна пасажирського парку вагонів, оскільки зношеність пасажирського рухомого складу [3] становить 85,6%.

Створення та подальший розвиток вітчизняної галузі пасажирського вагонобудування повинно стати невід'ємною частиною Програми економічних реформ на 2010 - 2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава».

Створення системи швидкісного залізничного транспорту України є об'єктивною необхідністю для вирішення комплексу соціальних, економічних і екологічних проблем.

Зі збільшенням швидкості руху поїздів, комфортності, залізничний транспорт стає основним засобом для сполучення між населеними пунктами України та з виходом на європейську мережу й країни СНД. Швидкісний рух забезпечує виконання зростаючих обсягів пасажирських перевезень на залізничному транспорті, скорочення часу знаходження пасажирів у дорозі, зменшення потреби в рухомому складі.

Перспективними напрямками для підприємств України залишаються тенденції розвитку інвестиційної діяльності в галузі транспортного машинобудування з використанням досвіду провідних фірм та країн світу.

А також інтеграція залізничного комплексу України в транспортну мережу Центральної та Західної Європи, який відповідатиме світовим стандартам.

У сучасному світі залізнична галузь не може стійко розвиватися без міжнародних контактів, обміну досвідом і знаннями, залученням передових технологій і технічних рішень з усього світу. На наших очах відбуваються фундаментальні зміни на Російських залізницях - ми бачимо сучасні потяги, тривають структурні реформи, в залізничну промисловість приходять нові технології, найбільші компанії-виробники залізничної техніки вже здійснюють локалізацію виробництва в Росії [4].

Якщо звернути увагу на тенденції розвитку рухомого складу країн ЄС[5], то протягом 20 останніх років залізничну промисловість представляли три гіганти - компанії Alstom, Bombardier і Siemens, добре відомі на залізницях і мережах міського рейкового транспорту.

З недавнього часу безроздільному пануванню цих компаній в сфері поставок рухомого складу стали погрожувати й інші компанії, такі, наприклад, як Vossloh і Stadler (Швейцарія), а також компанії з Японії, які раніше працювали в основному на внутрішньому ринку, а тепер активізувалися і на міжнародному.

У число найбільших постачальників рухомого складу в перспективі увійде компанія Voith Turbo (Німеччина). Компанія спеціалізувалася до недавнього часу на виробництві гідравлічних передач, автозчеплення та інших складових рухомого складу, ця компанія з 2006 р. приступила до розширення гами своєї продукції, пропонує клієнтам силові агрегати для тепловозів і дизель-поїздів.

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Слід зазначити, що компанія CAF (Іспанія) слідкує аналогічною схемою, почавши за традицією з Іспанії, де вона має вісім заводів, на трьох з яких будуються потяги метрополітену, компанія в 1996 р. почала боротьбу на світовому ринку.

До зазначених вище гравців на ринку рухомого складу слід додати дует американських компаній General Electric (GE) і Electro Motive Diesel (EMD), на які припадає лівова частка поставок тепловозів на залізниці Америки. Можна очікувати, що обидві компанії зі США, спираючись на перші успіхи, продовжать своє проникнення на залізниці в континентальній Європі. Компанія Hitachi (Японія) успішно вступила на європейський ринок. Інші представники залізничної промисловості Японії, такі, як компанії Tokyu, Kawasaki і Kinki Sharyo, конкурентоспроможні, головним чином, в США.

На найближчу перспективу прогнозується зростання ринку на 2% в рік завдяки головним чином Азії, де залізничний транспорт ще слабо розвинений при величезних в ньому потребах. Розумно задати питання про можливості компаній-виробників прийняти цей виклик.

Одночасно з цим ми все гостріше почали відчувати просування компаній з Китаю.

ЛІТЕРАТУРА

1. Аналіз стану світових тенденцій і перспектив розвитку галузі з науково-технічного напрямку „Рейковий рухомий склад залізниць та міського господарства” (наказ Держпромполітики від 30.08.2000 р, № 240) // Звіт / ДП «УкрНДІВ». - науковий кер. теми Донченко А.В.- Кременчук. – 2010 р.- ч.1.-301с.
2. http://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/283048/
3. http://uz.gov.ua/index.php?f=Doc.View&p=news_6768.0.news&lng=uk
4. Будущее приближается. - Железные дороги мира. -2011.-№2.- 80с.
5. Железнодорожная промышленность мира в начале XXI века.- Железные дороги мира.-2011. №3.- 80с.