

УДК 629.4.014.62.004.67 : 001.891.5

Ю.В. Єжов, М.Д. Черкаський, О.І. Войтенко

ПРОДОВЖЕННЯ ТЕРМІНУ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПАСАЖИРСЬКИХ ВАГОНІВ ЛОКОМОТИВНОЇ ТЯГИ ЯК РЕАЛЬНИЙ ШЛЯХ ПІДТРИМАННЯ НЕОБХІДНОЇ КІЛЬКОСТІ ВАГОНІВ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОГО ПАРКУ УКРЗАЛІЗНИЦІ У СКЛАДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ УМОВАХ

Розглядаються шляхи підтримання необхідної кількості пасажирських вагонів локомотивної тяги експлуатаційного парку Укрзалізниці та можливість їх реалізації у сьогодишніх складних економічних умовах.

Найважливішими перевагами пасажирського залізничного транспорту в сучасних умовах є його економічність, доступність та екологічність. Для даного виду транспорту характерне широке використання для масових перевезень електроенергії – єдиного джерела енергії, яким Україна забезпечується на 100% за рахунок власного виробітку. В умовах стрімко зростаючих цін на нафтопродукти це може стати вирішальним фактором для підвищення конкурентоздатності залізничного транспорту взагалі, у тому числі пасажирського, та послаблення його залежності від зовнішньоекономічних чинників.

Залізниці України до останнього часу забезпечували потреби населення у перевезеннях. Досягалось це, в основному, за рахунок надлишку технічних потужностей, створених раніше. На теперішній час резерви залізниць у цьому напрямку вичерпані.

Ситуація ускладнюється тим, що у зв'язку з обмеженим придбанням Укрзалізницею нових пасажирських вагонів за останні роки відбулося значне старіння експлуатаційного парку пасажирських вагонів локомотивної тяги.

У 2008 році спільним Наказом Мінтрансзв'язку та Мінпромполітики від 14.10.2008 р. № 1259 в Україні був прийнятий документ „Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008 - 2020 роки” (далі – КПОЗРС) [1].

Відповідно до даних, наведених в КПОЗРС, із 7536 пасажирських вагонів інвентарного парку станом на 01.01.2008 р. 2890 вагонів (38,3 %) мали термін експлуатації з дати побудови 28-44 роки, тобто давно відпрацювали свій ресурс.

Виходячи з розподілу пасажирських вагонів за роками побудови до 2015 р. чисельність таких вагонів буде складати вже 5654 (75,8%), а до 2020 р. – 7207 (95,6 %).

Тобто у 2020 р. в інвентарному парку пасажирських вагонів Укрзалізниці із 7536 пасажирських вагонів на 01.01.2008 р. залишитися лише 329 вагонів в межах призначеного виробником терміну експлуатації.

© Ю.В. Єжов, М.Д. Черкаський, О.І. Войтенко, 2014

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Згадана КПОЗРС передбачає два напрямки вирішення проблеми забезпечення необхідного рівня пасажирських перевезень:

- придбання нових сучасних пасажирських вагонів;
- продовження терміну експлуатації пасажирських вагонів за рахунок відновлення їх ресурсу під час проведення капітально-відновлювального ремонту (КВР) після того, як призначений термін експлуатації вагонами буде вичерпаний.

Відповідно до наведеного у згаданій КПОЗРС плану придбання нових пасажирських вагонів по типам та рокам у період з 2008 р. по 2020 р. заплановано придбати 3617 нових вагонів на суму 20003,4 млн. грн. (в цінах 2007 р.). При цьому 3595 вагонів заплановано відремонтувати в об'ємі капітально-відновлювального ремонту (ремонт з відновленням ресурсу несучих елементів кузовів та візків, оновленням внутрішнього та зовнішнього обладнання, заміною всіх систем життєзабезпечення, утворенням сучасного інтер'єру та продовженням терміну експлуатації на 20-23 роки) з сумою витрат 6964,3 млн. грн. (в цінах 2007 р.).

У разі реалізації зазначеної КПОЗРС чисельність інвентарного парку пасажирських вагонів у 2020 р. можна було б довести до 7541 одиниць, що відповідає рівню чисельності інвентарного парку у 2008 р.

Але плани так і залишилися планами.

За інформацією відкритих джерел ЗМІ [2] з 1992 р. до теперішнього часу (тобто за більш ніж 20 останніх років) Укрзалізниця за власні кошти змогла придбати для заміни застарілого парку пасажирських вагонів лише 561 пасажирський вагон, тобто, менше, ніж 9% від всього інвентарного парку, який станом на 01.09.2013 р. складав 6430 одиниць (тобто у порівнянні з 2008 р. вже зменшився на 1106 вагонів) [2]. Якщо у 2008 р. було придбано 180 вагонів, а у 2010 р. – 21 вагон, то у 2012 р. – лише один вагон.

При цьому процес списання пасажирських вагонів не припиняється. У 2013 р. Укрзалізницею було заплановано списати 362 пасажирських вагона, а у 2014 р. – 421 вагон.

Тільки для збереження об'ємів пасажирських перевезень на рівні 2013 р. Укрзалізниці необхідно щорічно поповняти експлуатаційний парк вагонів не менше ніж на 500 одиниць. При цьому щорічно буде необхідно виключати з експлуатації від 500 до 700 пасажирських вагонів, що вичерпали свій ресурс.

Ст.10 Закону України „Про залізничний транспорт” (стаття 10) передбачає, що придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого слідування та місцевого сполучення повинне здійснюватися за рахунок коштів Державного бюджету України, але до цього часу цільові бюджетні кошти, через їх дефіцит для закупівлі пасажирських вагонів не передбачалися.

У Держбюджеті на 2014 р. Укрзалізниця просила Кабмін передбачити близько \$740 млн. на придбання 493-х пасажирських вагонів (300 купейних, 100 плацкартних, 52 спальних, 41 спеціальний). Але економічна ситуація в Україні цього не дозволяє і у прийнятому Держбюджеті на 2014 р. таких коштів не передбачено.

Коштів залізниць також недостатньо для забезпечення покриття експлуатаційних витрат та оновлення в необхідних обсягах залізничного рухомого складу, зокрема, пасажирських вагонів.

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Можливість оновлення інвентарного парку пасажирських вагонів Укрзалізниці за рахунок придбання нових вагонів ілюструє табл. 1.

Таблиця.1. Стан парку пасажирських вагонів Укрзалізниці та можливість його оновлення за рахунок придбання нових вагонів

Чисельність інвентарного парку станом на 01.01.2008 р.	7536 од.
Чисельність інвентарного парку станом на 01.09.2013 р.	6430 од.
Кількість вагонів в інвентарному парку з терміном експлуатації 28 років та більше	3477 од. (54%)
Кількість вагонів в інвентарному парку з терміном експлуатації до 28 років	2953 од. (46%)
Зменшення чисельності парку за період з 2008 р. по 2014 р.	1106 од.
Кількість вагонів, що виключена з експлуатації у 2013 р.	362 од.
Кількість вагонів, що планується виключити з експлуатації у 2014 р.	421 од.
Кількість вагонів з вичерпаним ресурсом, що необхідно у подальшому щорічно виключати з експлуатації	500-700 од.
Необхідне щорічне поповнення парку пасажирських вагонів для збереження об'ємів перевезень на рівні 2013 р.	не менше 500 од.
Середня ціна нового пасажирського вагона у 2013 р.	12 млн. грн.
План придбання Укрзалізницею пасажирських вагонів у 2014 р. за рахунок Держбюджету	490 од. \$740 млн.
Кількість пасажирських вагонів, що придбали залізниці України за період з 1992 р. по 2014 р.(протягом 22-х останніх років)	561 од.

Як випливає з наведеної таблиці, у сьогоднішніх складних економічних умовах збереження об'ємів пасажирських перевезень навіть на рівні 2013 р. за рахунок придбання нових вагонів представляється нереальним.

Що стосується продовження терміну експлуатації пасажирських вагонів за рахунок відновлення їх ресурсу під час проведення капітально-відновлювального ремонту, то протягом останніх років зазначений вид ремонту пасажирським вагонам практично не проводився.

Тому на даний час та найближчі роки реальним засобом підтримання необхідної кількості пасажирських вагонів експлуатаційного парку Укрзалізниці слід вважати не придбання нових вагонів, не відновлення ресурсу вагонів, що знаходяться в експлуатації за рахунок проведення їм капітально-відновлювального ремонту, а продовження терміну їх експлуатації за призначений термін на підставі результатів технічного діагностування їх металоконструкцій.

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Відмова від продовження терміну експлуатації наявного пасажирського рухомого складу неминуче приведе до неспроможності залізниць задовольнити потребу у пасажирських перевезеннях, негативно вплине на конкурентоспроможність вітчизняного пасажирського залізничного транспорту, а також на всю економіку України, чого допустити не можна.

ЛИТЕРАТУРА

1. Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки: ДП „ДНДЦ УЗ”, ДП „УкрНДІВ”. - Київ, 2008. - 654 с.
2. Зачем украинским железнодорожникам бюджетные деньги [електронний ресурс] / Прес-служба Укрзалізниці. – Режим доступу: <http://www.delo.ua>.