

УДК 338:656.2

Тетяна Лучникова
(старший викладач каф. «Менеджмент»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Ольга Марченко
(магістр спеціальності «Менеджмент організацій»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)

СУЧАСНИЙ СТАН ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

У статті проведено аналіз сучасного стану локомотивного господарства залізниць. Дослідження показали, що на сьогоднішній день фізичний знос тягового рухомого складу залізниць України становить майже 90 %, а основна частина локомотивів побудована за технічними вимогами, які були розроблені фахівцями ще в минулому столітті. А як відомо, що експлуатувати застарілий рухомий склад є економічно невигідно. Також вимоги клієнтів до сучасного рухомого складу постійно посилюються. У статті зазначено, що після вступу в силу директиви 2008/57/ЄС всі поїзди, експлуатовані на національних мережах залізниць Європи повинні відповідати комплексу технічних вимог щодо техніко-експлуатаційної сумісності, розробленими Європейським залізничним агентством.

Проаналізовано технічний стан рухомого складу. У результаті дослідження з'ясовано, що локомотивний парк, що належить українським залізницям, потребує негайного оновлення, а для цього потрібні значні капітальні інвестиції, які вже довгий час є недоступними. Також перспективним буде налагодження співробітництва вітчизняних виробників залізничної техніки з лідерами даного ринку.

Зважаючи на вищезгадане, вважаємо, що підвищення ефективної роботи локомотивних депо в умовах ринкових відношень та фінансових обмежень та подолання проблеми оновлення тягового рухомого складу локомотивного господарства необхідно вирішувати спільно за рахунок коштів залізничного транспорту та державної підтримкою.

Ключові слова: локомотивне господарство, тяговий рухомий склад, технічні вимоги, ефективність, інвестиційний проект.

© Лучникова Т.П., Марченко О.П., 2016

Татьяна Лучникова

(старший преподаватель каф. «Менеджмент», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Ольга Марченко

(магистр специальности «Менеджмент организаций», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ

В статье проведен анализ современного состояния локомотивного хозяйства железных дорог.

Проанализировано техническое состояние подвижного состава. Исследования показали, что на сегодняшний день физический износ тягового подвижного состава железных дорог Украины составляет почти 90%, а основная часть локомотивов построена по техническим требованиям, которые были разработаны специалистами еще в прошлом веке. А как известно, что эксплуатировать устаревший подвижной состав экономически невыгодно. Требования клиентов к современному подвижному составу постоянно повышаются. После вступления в силу директивы 2008/57 / ЕС все поезда, эксплуатируемые на национальных сетях железных дорог Европы должны отвечать комплексу технических требований к технико-эксплуатационной совместимости, разработанными Европейским железнодорожным агентством.

В результате проведенных исследований мы выяснили, что локомотивный парк, принадлежащий украинским железным дорогам, требует немедленного обновления, а для этого нужны значительные капитальные инвестиции, которые уже долгое время недоступны. Также перспективным будет налаживание сотрудничества отечественных производителей железнодорожной техники с лидерами данного рынка.

Учитывая вышеупомянутое, считаем, что повышение эффективности работы локомотивных депо в условиях рыночных отношений и финансовых ограничений и преодоление проблемы обновления тягового подвижного состава локомотивного хозяйства необходимо решать совместно за счёт средств железнодорожного транспорта и государственной поддержки.

Ключевые слова: локомотивное хозяйство, тяговый подвижной состав, технические требования, эффективность, инвестиционный проект.

Tetiana Luchnykova

(Asistant profesor of Management Department), State Economy and Technology University of Transport)

Olga Marchenko

(master of specialty «Management», State Economy and Technology University of Transport)

CURRENT STATUS OF THE UKRAINIAN RAILWAY LOCOMOTIVE DEPARTMENTS

The article analyzes the current state of the economy locomotive railways.

Studies have shown that today the physical deterioration of traction rolling stock Ukraine is about 90%, and the bulk of locomotives built by specifications that were developed by experts in the last century. And we know that exploit outdated rolling stock is economically inefficient. Ty requirements for rolling stock continuously enhanced. After the entry into force of Directive 2008/57 / EC all trains operated by the national railway network in Europe must meet complex technical requirements to technical and interoperability developed by a European Railway Agency [8].

As a result of exploration, we have found that the locomotive park belonging to Ukrainian Railways, requires immediate update, and it requires significant capital investment required, which has long been unavailable. Also promising is cooperation of domestic manufacturers of railway equipment from leading the market.

In view of the above, we believe that increasing the effective operation of locomotive depot in conditions of market relations and financial restrictions and issue updates traction rolling stock locomotive department Ukraine should put forward a new, much higher level.

Keywords: locomotive economy, traction rolling stock specifications, efficiency, investment project.

Постановка проблеми. Найрозвинутіші країни світу задля реалізації своїх інтересів та інтеграції до міжнародної економіки намагаються використати свою національну транспортну систему.

Для України саме залізничний транспорт є важливою складовою вітчизняної транспортної системи та відіграє важливу роль у процесі розвитку міжнародної співпраці. Перевізну роботу залізниць тяговим рухомим складом та утримання його у справному стані у відповідності до технічних вимог забезпечує локомотивне господарство. Тож аналіз сучасного стану локомотивного господарства є актуальним на сучасному етапі реформування залізничної галузі України та дозволить нам у подальшому запропонувати шляхи його розвитку [4].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Деякі питання, що стосуються основних шляхів ефективного використання основних фондів та обігових засобів локомотивного господарства досліджували Калабухін Ю. Є. [4]., Михайлова Л. О., Шумляев Б.О. [9].

Шраменко О. В., Монакова У. В. в [13] з метою поліпшення виробничого потенціалу локомотивного господарства економічно обґрунтували реалізацію стратегічного партнерства.

Аналізом та систематизацією проблем, що виникають в ході реалізації програми оновлення тягового рухомого складу локомотивного господарства залізниць України займалась Ткаченко В. В. [11].

Оцінкою ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві займались Гненний О. М. та Вишнякова А. В. [2].

Каламбет С. В., Привалова Л. В. та Сергієнко М. М. в результаті своїх досліджень змогли довести, що в ході аналізу витрат локомотивного господарства варто враховувати їх відповідно за видом сполучення, видом перевезень, видом тяги. Ними обґрунтовано, що вчасне виявлення відхилень за цими параметрами дасть можливість визначити резерви зниження витрат та допоможе приймати раціональні та ефективні управлінські рішення щодо напрямків оптимізації витрат на перевезення на залізничному транспорті [5].

Пилипенко О. В. та Ейтутісом Г. Д. в результаті аналізу стратегічних факторів зовнішнього та внутрішнього середовища підприємств, що займаються ремонтом рухомого складу, а саме локомотивних депо, виявлені середньострокові та стратегічні загрози та можливості щодо їх розвитку [3].

Аналіз останніх досліджень і публікацій з обраної теми показав, що багато науковців займались різними проблемами локомотивного господарства України. Незважаючи на це, дослідження сучасного стану локомотивного господарства є актуальним на даному етапі реформування залізничної галузі України та дозволить нам в подальшому запропонувати шляхи його розвитку [4].

Метою даної статті є дослідження сучасного стану локомотивного господарства задля розробки ефективних пропозицій щодо шляхів його розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ефективна та стабільна робота підприємств залізничного транспорту є основою оновлення економіки України та її виходу з довготривалою кризи. Це пов'язано з тим, що залізничний транспорт забезпечує 83 % загального обсягу вантажообороту та 38 % пасажирообороту. Проте залізнична галузь за останні роки демонструє негативну динаміку розвитку (табл. 1), адже споживачі очікують європейської якості послуг, надійності, швидкості та безпечності перевезень, а їхні очікування не справджуються [10].

Найголовнішою причиною падіння обсягів вантажних перевезень є критичний стан промисловості. В структурі вантажних залізничних перевезень понад 60 % припадає на масові вантажі, які транспортуються великими партіями на значні відстані, а саме – вугілля (23,2 %), руда (17,3 %), будматеріали (12 %), кокс (2,5 %), зерно і продукти помелу (5,1 %) та інші [12].

Не потрібно також забувати, що зниження обсягів перевезень великою мірою пов'язано із станом тягового рухомого складу залізничного транспорту. Їх критичний стан не дозволяє доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат. Так, наприклад, на Донецькій та Дніпровській дорогах, які до військових подій на Сході країни забезпечували 2/3 загального залізничного вантажообороту в Україні, значна частка працюючих локомотивів мали дворазовий ресурс зносу.

Не потрібно також забувати, що зниження обсягів перевезень великою мірою пов'язано із станом тягового рухомого складу залізничного транспорту. Їх критичний стан не дозволяє доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат. Так, наприклад, на Донецькій та Дніпровській дорогах, які до військових подій на Сході

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

країни забезпечували 2/3 загального залізничного вантажообороту в Україні, значна частка працюючих локомотивів мали дворазовий ресурс зносу.

Таблиця 1. Динаміка перевезень вантажів і пасажирів залізничним транспортом України за 2010-2016 рр.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Перевезено вантажів, млн т	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8	387,0	350,0
Індекси до попереднього року, %	78,4	110,6	108,3	97,7	96,6	87,6	90,4
Перевезено пасажирів, млн	425,9	426,6	430,1	429,6	425,4	389,1	389,8
Індекси до попереднього року, %	95,6	100,2	100,8	99,9	99,0	91,5	100,8

Джерело: розроблено автором згідно з даними [12]

Вище згадана ситуація разом з катастрофічною нестачею інвестиційних ресурсів для відновлення тягового рухомого складу та його модернізації створюють масштабну державну проблему [10].

Тож, ми бачимо, що локомотивне господарство являється одним з провідних господарств залізничного транспорту, тож підвищенню ефективності його роботи необхідно приділити ще більше уваги. До складу локомотивних депо відносяться технічні засоби, споруди і структурні підрозділи залізниці, що забезпечують робочими локомотивами вантажні й пасажирські перевезення [4].

На сьогоднішній день фізичний знос тягового рухомого складу залізниць України критичний, а саме, – у тепловозів 95,1 %, а у електровозів 90,7 % [1]. Слід зауважити, що основна частина локомотивів побудована за технічними вимогами, які були розроблені фахівцями ще в минулому столітті. А як відомо, що експлуатувати застарілий рухомий склад є економічно невигідно, адже це сприяє не тільки значному підвищенню вартості ремонтних робіт, але й зниженню якості та безпеки перевезень.

В рамках програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 рр. [12], у 2016 році для локомотивного господарства заплановано придбати товарно-матеріальних цінностей, необхідних для здійснення ремонтних робіт, на суму 420 млн грн. Проте наразі повністю уникнути дефіциту комплектуючих для локомотивів поки що не вдається [7].

Однією з причин дефіциту є те, що після реорганізації Укрзалізниці і набуття нею юридичного статусу публічного акціонерного товариства, всі закупівлі мають здійснюватися за процедурою, передбаченою законодавством, тобто через конкурсні торги. Відповідно, ремонтні підприємства, які сьогодні стали єдиною юридичною особою з ПАТ «Укрзалізниця», втратили можливість самостійно закуповувати номенклатури, необхідні для оперативного забезпечення потреб. Як наслідок багато локомотивних депо відчувають дефіцит не лише розхідних матеріалів, а й комплектуючих, необхідних для якісного та своєчасного виконання ремонту тягового рухомого складу.

Тож, як ми бачимо з рис. 1, система централізованих поставок неспроможна в короткі терміни забезпечити попит на запасні частини і витратні матеріали, який виникає під час робочого процесу.

За нинішнього критичного технічного стану локомотивів передбачити необхідну кількість деталей для ремонту у рамках усієї залізниці дуже тяжко. Вирішити дану проблему можливо шляхом централізованої, планової роботи мінімум на три місяці квартал раніше, аніж це відбувається на сьогоднішній день [7].

Не можна й забувати про те, що після вступу в силу директиви 2008/57 / ЄС всі поїзди, експлуатовані на національних мережах залізниць Європи повинні відповідати комплексу технічних вимог щодо техніко-експлуатаційної сумісності, розробленими Європейським залізничним агентством [8].

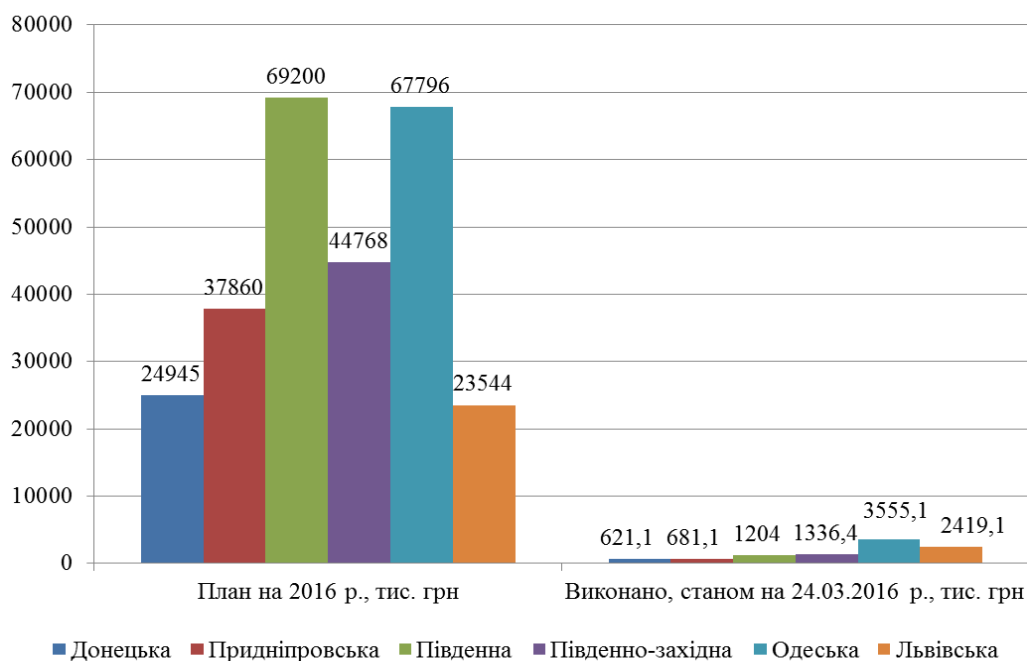


Рис. 1. Забезпечення локомотивного господарства необхідним ТМЦ для виконання ремонтів локомотивів у 2016 р.

Джерело: розроблено автором згідно з [7]

Зважаючи на це перспективним є співробітництво вітчизняних виробників залізничної техніки з лідерами даного ринку.

Висновки і пропозиції. Проведені дослідження свідчать, що на сучасному етапі функціонування залізничного транспорту стан його локомотивного парку характеризується високим ступенем зносу, а також не відповідає сучасним вимогам розвитку транспортних засобів. Отже, наявний локомотивний парк нині не в змозі на достатньому рівні забезпечити якісний рівень перевезення через старіння рухомого складу та недостатній рівень технологічного забезпечення. Для оновлення локомотивного парку необхідні значні капітальні інвестиції, які, на жаль, вже довгий час є

недоступними. Тому для підвищення ефективної роботи локомотивних депо в умовах ринкових відношень та фінансових обмежень, проблему оновлення тягового рухомого складу локомотивного господарства України необхідно висувати на новий, значно вищий рівень.

Результати дослідження буде використано в подальшому при розробці шляхів розвитку локомотивного господарства залізниць України.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс].* – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/print/42436.html
2. *Гнєнний О. М., Вишнякова А. В.* Проблеми оновлення тягового рухомого складу та оцінка ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві //Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту. – 2015. – №. 9. – С. 105-112.
3. *Ейтутіс Г. Д., Пилипенко О. В.* Діагностика стратегічних факторів та умов діяльності підприємств ремонту рухомого складу //Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. – 2012. – №. 21-22 (2). – С. 6-15.
4. *Калабухін, Ю. С.* Сучасні напрями покращення роботи локомотивного господарства України. // Вісник економіки транспорту і промисловості.–Харків: УкрДАЗТ 35 (2011): 64-66.
5. *Каламбет С. В., Привалова Л. В., Сергієнко М. М.* Методичні підходи щодо аналізу витрат підприємств локомотивного господарства залізничного транспорту України //Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2006. – №. 12. – С. 237-240.
6. *КМУ, Постанова від 1 серпня 2011 р. № 840, Київ.* Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки.
7. *Магістраль.* Всеукраїнська транспортна газета. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/pershokvartalniy-deficit.html>
8. *Мировой рынок железнодорожной техники [Текст]// Железные дороги мира.* – 2012. – № 12. – С. 11– 13.
9. *Михайлова Л. О., Шумляев Б. О.* Шляхи підвищення ефективності використання основних засобів у локомотивному депо //Сборник научных трудов Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна «Проблемы экономики транспорта». – 2011. – №. 2. – С. 119-123.
10. *Собкевич О. В., Михайличенко К. М.* Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі. Аналітична записка. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>- <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>
11. *Ткаченко В. В.* Аналіз проблем інвестиційного розвитку локомотивного господарства залізниць України //Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – №. 42. – С. 407-411.
12. *Транспорт і зв'язок, статистична інформація* // Офіційний сайт Держкомстату [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
13. *Шраменко Е. В., Монакова У. В.* Стратегическое партнерство как путь укрепления производственного потенциала локомотивного хозяйства //Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – №. 44. – С. 82-86.

REFERENCES

1. *Analiz rehuliatornoho vplyvu proektu nakazu Ministerstva infrastruktury Ukrainy [Elektronnyi resurs].* – Rezhym dostupu: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/print/42436.html
2. *Hnennyi O. M., Vyshniakova A. V.* Problemy onovlennia tiahovoho rukhomoho skladu ta otsinka efektyvnosti investytsiinykh proektiv u lokomotyvnomu hospodarstvi //Zbirnyk naukovykh prats Dnipropetrovskoho natsionalnogo universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana. Problemy ekonomiky transportu. – 2015. – №. 9. – S. 105-112.
3. *Eitutis H. D., Pylypenko O. V.* Diahnostyka stratehichnykh faktoriv ta umov diialnosti pidpriemstv remontu rukhomoho skladu //Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnogo ekonomiko-tehnolohichnoho universytetu transportu. Ser.: Ekonomika i upravlinnia. – 2012. – №. 21-22 (2). – S. 6-15.

4. Kalabukhin, Iu. Ie. Suchasni napriamy pokrashchennia roboty lokomotyvnoho hospodarstva Ukrainy. // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti.–Kharkiv: UkrDAZT 35 (2011): 64-66.
5. Kalambet S. V., Pryvalova L. V., Serhiienko M. M. Methodychni pidkhody shchodo analizu vytrat pidpriemstv lokomotyvnoho hospodarstva zaliznychnoho transportu Ukrainy //Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana. – 2006. – №. 12. – S. 237-240.
6. KМУ, Postanova vid 1 serpnia 2011 r. № 840, Kyiv. Pro zatverdzhennia Prohramy onovlennia lokomotyvnoho parku zaliznyts Ukrainy na 2012-2016 roky.
7. Mahistral. Vseukrainska transportna hazeta. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/pershokvartalniy-deficit.html>
8. Myrivoi tynok zheleznodorozhnoi tekhnky [Tekst]// Zheleznye dorohy myra. – 2012. – № 12. – S.11– 13.
9. Mykhailova L. O., Shumliaiev B. O. Shliakhy pidvyshchennia efektyvnosti vykorystannia osnovnykh zasobiv u lokomotyvnomu depo //Sbornyk nauchnykh trudov Dnepropetrovskoho natsionalnoho unyversyteta zheleznodorozhnoho transporta ymeny akademika V. Lazariana «Problemy ekonomiky transporta». – 2011. – №. 2.– S. 119-123.
10. Sobkevych O. V., Mykhailychenko K. M. Udoskonalennia mekhanizmiv reformuvannia ta rozvytku zaliznychnoho transportu v konteksti realizatsii strukturnykh reform v haluzi. Analitychna zapyska. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.ukrstat.gov.ua/>– <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>
11. Tkachenko V. V. Analiz problem investytsiinoho rozvytku lokomotyvnoho hospodarstva zaliznyts Ukrainy //Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. – 2013. – №. 42. – S. 407-411.
12. Transport i zviazok, statystychna informatsiia // Ofitsiinyi sait Derzhkomstatu [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
13. Shramenko E. V., Monakova U. V. Stratehycheskoe partnerstvo kak put ukrepleniya proyzvodstvennoho potentsyala lokomotyvnoho khoziaistva //Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. – 2013. – № 44. – S. 82-86.