

Бесіду вів О. Кравченко, власкор

ВІТАЛІЙ ЖУРАКІВСЬКИЙ: «ЗБІЛЬШЕННЯ ПРОПУСКНОЇ СПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ — ПРІОРИТЕТНЕ ЗАВДАННЯ УКРЗАЛІЗНИЦІ»

Розвиток транспортної інфраструктури є одним із головних пріоритетів державної політики України, це відображено в «Транспортній стратегії України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 року № 2174-р. Про те, як складалася ситуація з реалізацією інфраструктурних проектів у минулому році та які плани на 2015-й, розповідає заступник генерального директора Державної адміністрації залізничного транспорту України Віталій Олександрович Жураківський.

— Віталію Олександровичу, 2014 рік був для Укрзалізниці складним. З якими фінансовими результатами завершила Укрзалізниця 2014 рік?

— Минулий рік був складним не лише для країни, а й для залізничної мережі, яка є важливою транспортною артерією. Він характеризується істотним зменшенням як вантажних, так і пасажирських перевезень. На це вплинула економічна та політична ситуація.

Так, у 2014 році залізничним транспортом України перевезено 389,7 млн т вантажів, що на 12,2% менше, ніж у 2013 році. Обсяг вантажообігу скоротився на 5,9% і становить 211,2 млрд ткм, що на 5,9% менше порівняно з 2013 роком. Спостерігається зменшення транзитних перевезень на 13,3% до 29,5 млн т.

Також відбулося скорочення пасажирообігу на 24,2% до 37,1 млрд пас-км. Послугами залізниць скористалося 440,9 млн пасажирів, що менше минулорічного рівня на 8,7%.

Як наслідок, до плану недоотримано майже 4,5 млрд грн доходів. Так, доходи від діяльності залізниць, за оперативними даними, становлять 50,1 млрд грн, що менше порівняно з 2013 роком на 2,1 млрд грн (4,1%). При цьому від перевезень недоотримано 4,2 млрд грн (9%) доходів, вони склали 43,1 млрд грн, що менше, ніж у відповідному періоді минулого року, майже на 1,1 млрд грн або на 2,6%. Від вантажних перевезень доходів отримано 38,2 млрд грн, від пасажирських — 4,9 млрд грн.

У той же час нам удалось на 1,2 млрд грн (на 2,2%) порівняно з 2013 роком зменшити витрати від діяльності залізниць. Сума витрат склала 50,6 млрд грн, з яких витрати від перевезень становлять 40,5 млрд грн, що на 1,4 млрд грн (на 3,4%) менше, ніж у 2013 році.

Фінансовий результат від діяльності залізниць по перевезеннях у 2014 році, за оперативними даними, прибутковий і становить 2,6 млрд грн. Однак на 1,1 млрд грн (на 15,9%) збільшився збиток від перевезень пасажирів, він сягає 8 млрд грн, у тому числі в приміському сполученні збитки становлять 3,7 млрд грн, що на 100,3 млн грн (на 2,8%) більше, ніж у 2013 році. За рахунок Донецької залізниці, за оперативними даними, отримано збиток у сумі 477,3 млн грн. Інші п'ять залізниць за підсумками року — прибуткові.

Залізнична галузь, як і раніше, є сумлінним платником податків. У 2014 році поточних податків та обов'язкових платежів до бюджетів усіх рівнів і державних цільових фондів сплачено 12 млрд грн, що менше, ніж у 2013 році, на 713,7 млн грн (на 5,6%), у тому числі до державного бюджету сплачено 3,35 млрд грн, що менше порівняно з минулим роком на 539,9 млн грн (на 13,9%).

— Укрзалізниця сьогодні працює ефективно, проте на межі своїх можливостей. Залізниці України потерпають від втручання в їх діяльність,

особливо в зоні АТО. Скільки коштів уже пішло на відновлення транспортної інфраструктури, яка постраждала в результаті воєнних дій на сході країни, і в яку суму Ви оцінюєте відновлення всіх постраждалих об'єктів?

— У ході бойових дій значних пошкоджень та руйнувань зазнала залізнична інфраструктура, найбільше постраждали колії, мости, пристрої енергопостачання та зв'язку, станції та інші споруди. Унаслідок воєнних дій пошкоджені пристрої переїзної автоматики на переїздах, обладнання та пристрої проводового зв'язку, пристрої поїзного радіозв'язку, засоби автоматичного контролю технічного стану рухомого складу під час руху поїзда, службово-технічні будівлі та інше обладнання.

Через неможливість доступу до багатьох об'єктів на сьогодні ми не можемо назвати точну вартість відновлювальних робіт. Там, де це можливо, усуваємо пошкодження оперативно, роботи тривають цілодобово.

Станом на 9 лютого поточного року загалом пошкоджений 1521 об'єкт залізничної інфраструктури Донецької залізниці, з них 416 об'єктів знаходяться на підконтрольній Уряду України території.

Загальна вартість відновлювальних робіт становить 824 млн грн (у т. ч. 300 млн грн — на мости й тягові підстанції). Фахівцями структурних підрозділів усіх залізниць України відновлено 742 об'єкти на суму 124,89 млн грн. Зокрема, відновлено: у колійному господарстві — 331 об'єкт на 15,9 млн грн, інженерних споруд — 14 об'єктів на 9,2 млн грн, електрифікації та електропостачання — 122 об'єкти на 54,9 млн грн, автоматики, телемеханіки та зв'язку — 38 об'єктів на 8,2 млн грн, будівель та споруд — 168 об'єктів на 30 млн грн, у пасажирському господарстві відновлено 1 об'єкт на 0,03 млн грн, локомотивному — 59 об'єктів на 4,9 млн грн, вагонному — 3 об'єкти на 1,5 млн грн, у господарстві приміських пасажирських перевезень — 2 об'єкти на 0,03 млн грн та в комерційному господарстві відновлено 4 об'єкти на 1,7 млн грн.

У 2014 році виявлено руйнування та пошкодження будівель та споруд на 163 об'єктах господарства БМЕС. Уже повністю відновлено 36 об'єктів, на інших роботи тривають. Вартість виконаних робіт склала 5785,7 тис. грн. Основні види відновлювальних робіт на цих об'єктах — це ремонт покриттів, заміна віконних та дверних блоків, вікон, ремонт цегляної кладки стін та перегородок, ремонт фасадів та внутрішніх приміщень.

— Сьогодні в галузі розвитку транспортної інфраструктури України інтереси держави зосереджені на вирішенні двох основних завдань — розвиток швидкісного руху та електрифікація залізниць. Чи буде продовжена електрифікація залізниць для зменшення дільниць на теплотязі?

— Одним із пріоритетних напрямків для збереження передових позицій у сфері вантажних перевезень та у сфері зростаючих потреб пасажирських перевезень є електрифікація окремих дільниць залізниць на напрямках зазначених перевезень, а також на виділених напрямках прискореного руху пасажирських перевезень та міжнародних коридорів, що сприятиме значному зростанню вантажних та пасажирських перевезень, у тому числі за рахунок залучення пасажирів з інших видів транспорту.

У 2015 році планується електрифікувати другу колію на дільниці впровадження швидкісного руху ст. Миргород – блок-пост 237 км, довжиною 4,5 км, що дозволить збільшити пропускну здатність дільниці Гребінка – Полтава, а також збудувати стаціонарну підстанцію Кременчук Південної залізниці для збільшення пропускну здатності дільниці Полтава – Кременчук – Бурти.

— Які інвестиції необхідні в 2015 році для підтримки та розвитку інфраструктури?

— Для стабільного функціонування залізничного транспорту України щонайменше необхідні кошти в сумі близько 20–30 млрд грн щорічно без урахування виконання робіт із ліквідації наслідків воєнних дій на сході України, з них на:



”
Одним із пріоритетних напрямків для збереження передових позицій у сфері вантажних перевезень та у сфері зростаючих потреб пасажирських перевезень є електрифікація окремих дільниць залізниць на напрямках зазначених перевезень, а також на виділених напрямках прискореного руху пасажирських перевезень та міжнародних коридорів

- оновлення рухомого складу — 15–20 млрд грн;
- реконструкцію та технічне переоснащення об'єктів інфраструктури, рухомого складу — 4–6 млрд грн;
- реалізацію інвестиційних проєктів — близько 2 млрд грн.

Виходячи з існуючої середньої вантажонапруженості, вимог чинних нормативних документів, своєчасного здійснення ремонтів колії, щорічно необхідно здійснювати не менше 800 км модернізації та 1000 км капітального ремонту колій.

Проте через обмеженість фінансових можливостей проєктом плану капітальних інвестицій Укрзалізниці на 2015 рік передбачено виділення

капітальних інвестиції на реконструкцію та будівництво об'єктів на суму 662,64 млн грн, у тому числі:

- проектні роботи з електрифікації напрямку Долинська – Миколаїв – Колосівка (2 млн грн);
- будівництво Бескидського тунелю (200 млн грн);
- реконструкція колії, стрілочних переводів і переїздів та інших об'єктів, що сприятимуть підвищенню пропускної спроможності, забезпеченню безпеки руху поїздів та пасажирів.

Згідно з планами модернізації та ремонту основних засобів у колійному господарстві у 2015 році передбачено виконати модернізацію 89,7 км колії, капітально відремонтувати 298,5 км колії.

— Упровадження швидкісного руху потребує нових підходів в улаштуванні та експлуатації інфраструктури, і питання якості залізничної колії відіграє вирішальну роль. Які нові пристрої та технології наразі апробуються колійниками?

— Конструкція існуючих залізничних колій улаштована для швидкості руху не вище 160 км/год. Тому наразі здійснюються випробування елементів будови колії для швидкісних ліній, пристосованих для руху поїздів зі швидкістю до 200 км/год.

Зокрема, на сьогодні проводяться випробування стрілочних переводів на залізобетонних брусах із шурупно-дюбельним скріпленням та зовнішніми замкачами. Упровадження стрілочних переводів такої конструкції дасть змогу реалізовувати швидкості по прямому напрямку до 200 км/год.

Відповідно до державних будівельних норм (ДБН В.2.3-19-2008) для швидкісних ліній (до 200 км/год) суміжні елементи повздовжнього профілю повинні сполучатися вертикальними кривими не менше 20 км (п. 5.5 ДБН), конструкція колії має передбачати наявність піщаної подушки під баластним шаром не менше 20 см (табл. 13 ДБН) тощо. Окрім цього, необхідно визначити скріплення, що має застосовуватися для ділянок високошвидкісного руху (існуючі скріплення не випро-

бовувалися для швидкостей більше 160 км/год), провести випробування та прийняти в експлуатацію стрілочні переводи із зовнішніми замкачами (стрілочні переводи для швидкісного руху повинні бути типу Р65 марки не крутіше 1 / 11 із гнучкими вістряками та хрестовиною з безперервною поверхнею кочення), розробити нормативні документи, які регламентують норми утримання колії зі швидкостями, які перевищують 160 км/год.

— Розкажіть, будь ласка, які нові розробки вітчизняних виробників упроваджуються в колійному господарстві?

— Департаментом колії проводиться цілеспрямована робота з упровадження експериментальних конструкцій скріплень, які забезпечують зниження експлуатаційних витрат та стабільний стан колії в експлуатаційних умовах залізниць України.

Так, на сьогодні на коліях залізниць України здійснюється дослідна експлуатація пружного скріплення вітчизняних виробників:

- безпідкладочне скріплення типу КППТ-7 виробництва Трансроудгруп (Україна);
- підкладочне скріплення типу КППТ-17 виробництва Трансроудгруп (Україна);
- безпідкладочне скріплення типу ІМЕТ-1 виробництва АТ «Механіка» (Україна);
- залізобетонні шпали Ш-15 для колії 750 мм зі скріпленням типу ВС-1 виробництва Старокостянтинівський завод ЗБВ (Україна).

— Наразі безстиковою колією охоплено велику частину залізниць. Одним із важливих завдань у її будівництві є збільшення довжини рейкових плітей. Які перспективи є в цьому напрямі?

— На головних коліях залізниць України експлуатується 3848,8 км безстикової колії довжиною в перегін (це 17,3% від розгорнутої довжини колії) та 2512,5 км безстикової колії довжиною в блок-дільницю (це 11,3% від розгорнутої довжини). Роботи зі зварювання плітей довжиною в перегін або блок-дільницю тривають щорічно.

— Декілька слів про вклад Укрзалізниці у розвиток залізничних вокзалів. Чи продовжуватимете роботу з ремонту та реконструкції вокзалів?

— З метою утримання в належному технічному стані вокзалів у 2015 році планується проведення їх капітального та поточного ремонтів. Так, службами будівельно-монтажних робіт передбачено виконання ремонтів вокзалів та інших станційних будівель на 146 станціях залізниць України на суму понад 16 млн грн.

У пасажирському господарстві планується здійснити поточний ремонт вокзалів станцій Козятин, Хмельницький, Київ-Пасажирський, Харків, Суми, Полтава-Південна, Запоріжжя, Одеса-Головна, Рівне, Чернівці, Ужгород та Львів.

Також будуть продовжені роботи з капітального ремонту станції Івано-Франківськ, реконструкції підземного тунелю ст. Дніпропетровськ, а також будівництва приміського вокзалу й конкурсу.

— Які плани Укрзалізниці на 2015 рік щодо електрифікації залізниць, чи буде розширена географія?

— За підсумками наради з питань електрифікації окремих ділянок залізниць України, що відбулася 13 січня поточного року під головуванням заступника міністра інфраструктури, Укрзалізниці надано доручення розробити відомчу програму електрифікації залізниць України на 2015–2020 рр., яка замінить раніше затверджену Програму електрифікації залізниць України на 2011–2016 рр.

З урахуванням необхідності перегляду ділянок електрифікації на нараді були розглянуті пропозиції щодо перспектив електрифікації залізниць України на 2015–2020 рр., це ділянки:

- Долинська – Миколаїв Одеської залізниці, експлуатаційною довжиною 148 км;
- Миколаїв – Колосівка Одеської залізниці, експлуатаційною довжиною 105 км;
- Волноваха – Комиш-Зоря Донецької залізниці, експлуатаційною довжиною 84 км;

- Комиш-Зоря – Запоріжжя Придніпровської залізниці, експлуатаційною довжиною 156 км;
- Ковель – Ізов – Держжордон Львівської залізниці, експлуатаційною довжиною 81 км;
- Коростень – Овруч – Держжордон Південно-Західної залізниці, експлуатаційною довжиною 64 км;
- Бердичів – Житомир – Коростень Південно-Західної залізниці, експлуатаційною довжиною 132 км;
- Чернігів – Горностаївка Південно-Західної залізниці, експлуатаційною довжиною 66 км;
- Потоки – Золотнишине Південної залізниці, експлуатаційною довжиною 14 км.

— Чи будуть залізничники забезпечувати власними силами життєвий цикл контактної мережі — від будівництва, налагодження до ремонту?

— У підпорядкуванні господарств електропостачання залізниць України є будівельно-монтажні поїзди, які мають відповідні дозволи та кваліфікований персонал, що дає можливість виконувати роботи з електрифікації залізничних колій, ремонту та реконструкції контактної мережі. Сьогодні на завершальній стадії перебуває розробка Типових технічних рішень для контактної мережі змінного струму 25 кВ для швидкостей руху поїздів 160–200 км/год. При застосуванні такої підвіски значно зменшуються експлуатаційні витрати на її утримання та збільшується надійність роботи.

Питання будівництва контактної мережі власними силами залежить від обсягів електрифікації. При незначних обсягах електрифікації будівництво контактної мережі може проводитися власними силами структурних підрозділів господарства електропостачання, при значних обсягах електрифікації — із залученням спеціалізованих організацій. Будівництво тягових підстанцій на дільницях електрифікації проводиться тільки силами спеціалізованих організацій. Експлуатація та ремонт пристроїв електропостачання проводиться силами структурних підрозділів господарств електропостачання.

— Які перспективи щодо електрифікації ділянок Чернігів – Гомель та Калинковичи – Коростень?

— У 2015 році Південно-Західна залізниця планує розробити ТЕО електрифікації дільниці Бердичів – Житомир – Коростень – Овруч – Держжордон. Терміни електрифікації цієї дільниці та дільниці Чернігів – Горностаївка будуть визначені відомчою Програмою електрифікації залізниць України на 2015–2020 рр. з урахуванням термінів виконання робіт Білоруською стороною, щоб забезпечити максимальну ефективність капітальних вкладень та початок експлуатації.

— Укрзалізниця — один із найбільших у країні споживачів енергоресурсів. Які інновації спрямовані на підвищення енергоефективності?

— Залізниця України у 2014 році спожила 5265,9 млн кВт-год енергоносіїв на суму 5029,5 млн грн (без ПДВ), у т. ч.:

- 4 454,0 млн кВт-год на суму 4119,1 млн грн (без ПДВ) — на тягу поїздів;
- 811,9 млн кВт-год на суму 910,4 млн грн (без ПДВ) — нетягові витрати.

За оперативними даними, споживання електричної енергії за січень 2015 року склало 447,6 млн кВт-год на суму 596,9 млн грн (без ПДВ), у т. ч.:

- 341,1 млн кВт-год (що на 17,8% менше порівняно із січнем 2014 року) на суму 446,1 млн грн (без

ПДВ), що на 26,9% перевищує показник січня 2014 року, — на тягу поїздів;

- 106,5 млн кВт-год (що на 7% менше, ніж у січні 2014 року) на суму 150,8 млн грн (без ПДВ), що на 28,1% більше від минулорічного показника відповідного періоду, — нетягові витрати.

З огляду на те, що Укрзалізниця — великий споживач паливно-енергетичних ресурсів, енергозбереження є одним із пріоритетних напрямків роботи в галузі й розглядається як довгострокова та чітко спланована програма дій. Щорічно розробляються заходи «Програми енергозбереження», що є складовою Програми енергозбереження Мінінфраструктури.

Програмою визначаються основні напрямки діяльності, які забезпечують ощадливе й ефективне використання енергоресурсів на залізниці в наступні роки.

Робота щодо зниження паливно-енергетичних ресурсів ведеться тривалий час, наприклад за рахунок виконання заходів з енергозбереження та організаційно-технічних заходів, спрямованих на економію електроенергії, у 2014 році зекономлено електроенергії 18 757 млн кВт-год, на суму 23 273 тис. грн, дизельного палива 1776 туп на суму 19 817,8 тис. грн.

Основними напрямками діяльності галузі є заходи щодо зниження споживання електричної енергії, дизельного палива, природного газу,





упровадження автоматизації систем обліку як електричної енергії, дизельного палива, так й інших ресурсів.

Так, упродовж 2005–2013 рр. залізницями України проводилися заходи щодо модернізації зовнішнього освітлення станцій та заміни застарілого електроосвітлювального обладнання на сучасне більш економічне. У результаті цих заходів було знижено споживання електроенергії на потреби зовнішнього освітлення з 220 млн кВт-год, які споживались у 2000 році, до 129 млн кВт-год у 2013 році або на 41%.

Роботи з енергозбереження тривають, але на сьогодні майже вичерпані резерви організаційно-технічних заходів. У подальшому необхідно впроваджувати інвестиційні, тобто витратні програми енергозбереження, такі як нові енергозберігаючі технології, заміна застарілого технологічного обладнання, впровадження сучасних систем обліку електроенергії, води, пари тощо. З огляду на щомісячне зростання вартості енергоносіїв на Україні всі галузеві підрозділи Укрзалізниці приділяють енергозбереженню особливу увагу, оскільки це основний із дієвих важелів зниження собівартості перевезень залізничним транспортом.

Енергоємність залізничного транспорту за 2014 рік зменшилася порівняно з минулим роком на 3,7%. Енергоємність тяги поїздів за 2014 рік порівняно з 2013 роком зменшилася на 0,17 туп / млн прив. ткм або на 2,6%.

У 2014 році порівняно з плановими нормами питомих витрат ПЕР досягнуто економію в тязі поїздів 5,3 тис. т дизельного палива та 23,4 млн кВт-год електроенергії. При застосуванні рекуперативного гальмування повернуто в контактну мережу 76,3 млн кВт-год електроенергії.

На сьогодні основними напрямками підвищення ефективності роботи локомотивного господарства є підвищення продуктивності роботи ТРС, зменшення енергоємності перевезень, впровадження нових технічних засобів при ремонті ТРС, модернізація ТРС новим силовим обладнанням та окремих вузлів, що забезпечує значне покращення технічних характеристик ТРС та умови праці локомотивних бригад.

Незважаючи на скрутне фінансове становище у 2015 році, у локомотивному господарстві передбачене виконання комплексної модернізації новим силовим обладнанням 5 тепловозів серії М62 та 2 тепловозів серії ЧМЕЗ. Так, у локомотивному депо Одеса-Сортувальна після виконання комплексної модернізації проводиться комплекс необхідних випробувань тепловоза ЧМЕЗ-2047. Також буде продовжена робота з модернізації тепловозів системами конденсаторного запуску та автономного підігріву системи охолодження.

— На виконання вимог законодавства, що регламентують взаємовідносини між учасниками

енергетичного ринку, у структурі Укрзалізниці було створено Департамент енергозбуту. З огляду на це пояснить, будь ласка, яким чином буде організовано роботу щодо укладання й виконання інвестиційних програм ліцензіатів із постачання та передачі електроенергії.

— Серед основних завдань, які покладені на Департамент енергозбуту, — координація здійснення залізницями України ліцензованої діяльності із розподілу та постачання електроенергії, а також розробка єдиної методології взаємовідносин із постачальниками та споживачами електричної енергії.

У питанні ліцензованої діяльності Департамент енергозбуту взаємодіє з Оптовим ринком електричної енергії України, Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, Міністерством енергетики та вугільної промисловості України тощо.

Щодо виконання залізницями інвестиційних програм, то Департамент координує та контролює заходи залізниць, які спрямовані на зниження технологічних та недопущення комерційних втрат електричної енергії. Крім того, Департамент аналізує та контролює джерела надходження коштів, які необхідні для фінансування інвестиційної програми.

На 2015 рік джерела фінансування інвестиційних програм залізниць склали близько 150 млн грн з ПДВ. Тобто саме цю суму залізниці упродовж року планують отримати та направити на розвиток та покращення технічного стану електричних мереж, а також удосконалити облік електричної енергії та знизити технологічні втрати електричної енергії.

— Минулого року розпочато будівництво Бескидського тунелю в Закарпатті (так званого «вікна в Європу»), що є важливою частиною транспортної інфраструктури не тільки України, а і Європи. Скажіть, як цей тунель вирішить проблему європейських коридорів та вплине на транзит Україною?

— На перегоні Бескид-Скотарське Львівської залізниці існує «бар'єрне

місце» — одноколіїний тунель довжиною 1747 м, збудований у 1881 році. Тунель знаходиться в незадовільному технічному стані, швидкість руху поїздів обмежена — 15 км/год. Він є єдиною одноколієюною ділянкою на всій довжині V Критського Міжнародного транспортного коридору, який проходить по території Італії, Словенії, Угорщини, Словаччини, України та Росії (Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів). З метою усунення цієї перешкоди Укрзалізницею прийнято рішення про будівництво нового тунелю, яке розпочато 29 жовтня 2014 року. Загальна вартість робіт відповідно до документації, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.08.2013 року № 752-р, становить понад 2 млрд грн.

На сьогодні компанії «Інтербудмонтаж» виконуються роботи з проходки верхнього уступу тунелю. З початку будівництва пройдено 915 погонних метрів (станом на 9 лютого).

Загальне освоєння коштів із початку будівництва тунелю становить 425 млн грн.

Новий двоколіїний тунель надасть можливість поліпшити пропускну спроможність залізничної ділянки, а також забезпечить безпеку руху поїздів зі встановленою швидкістю на ділянці Київ – Львів – Чоп V транс'європейського коридору.

Будівництво нового сучасного тунелю забезпечить інтеграцію транспортної мережі нашої держави до європейської, підвищить конкурентоспроможність залізниць України, що сприятиме зміцненню міжнародного престижу держави.

— Нині досить активно обговорюється можливість будівництва через територію України залізниці Польща – Румунія з колією шириною 1435 мм. Якою є готовність лінійних підрозділів до виконання цього важливого проекту?

— 28 січня 2015 року на зустрічі з представниками Групи підтримки України, Генерального Директорату ЄК із питань мобільності та транспорту й Представництва ЄС в Україні розглядалися пропозиції щодо подання на конкурс проектів, які реалізують-

ся в рамках Інструменту об'єднання Європи (CEF), заявок на розробку проектів, у тому числі «Розробка міжнародного техніко-економічного обґрунтування проекту будівництва колії шириною 1435 мм «Євроколія».

Під час зустрічі було наголошено, що фінансова підтримка може бути надана виключно на паритетних умовах співфінансування — 50% фінансова підтримка CEF, а решта — кошти Укрзалізниці.

Попри переваги (збільшення розмірів вантажних перевезень між Україною та Польщею і Румунією, розвиток контейнерних та відновлення контейнерних перевезень між Україною та Польщею, збільшення конкурентоспроможності залізничних перевезень) проект має низку недоліків:

— зменшення доходів Укрзалізниці від транзитних вантажних перевезень;

— дуже висока складність реалізації проекту;

— значна вартість будівництва та тривалий термін окупності проекту.

На часі реалізація зазначеного проекту є передчасною та економічно недоцільною в умовах складного фінансового стану залізниць України. На сьогодні на залізницях відбувається значне падіння обсягів перевезень, галузь має безліч проблем, які потребують негайного вкладення фінансових ресурсів для безперервного функціонування залізниць, відновлення об'єктів інфраструктури, пошкоджених у результаті несанкціонованого втручання сторонніх осіб у роботу залізничного транспорту в Луганській та Донецькій областях.

— Угода з ЄС у частині залізничної інфраструктури передбачає, що Україна буде інтегрувати свою мережу в інтермодальну систему європейського транспорту шляхом гармонізації стандартів та управління. Які кроки треба зробити Укрзалізниці для адаптації вітчизняного законодавства?

— Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 26.11.2014 року № 1148-р схвалено розроблені Міністерством інфраструктури України плани імплементації актів законо-

давства ЄС з питань залізничного транспорту, у тому числі Директиви 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про інтероперабельність залізничної системи в межах Співтовариства. Роботи з імплементації зазначеної Директиви виконуються постійно. За всіма підсистемами залізничного транспорту Контактною групою Європейської Залізничної Агенції та Організації Співробітництва Залізниць, до якої входять і фахівці Укрзалізниці, здійснюється аналіз основних показників інтероперабельності колії 1520 мм і колії 1435 мм, та показники колії 1520 мм вносяться до Технічних Специфікацій Інтероперабельності Європейського Союзу.

— Які плани Укрзалізниці щодо розширення залізничної інфраструктури на довгострокову перспективу? Який напрямок розвитку буде пріоритетним?

— Мінінфраструктури підтримано перспективні плани Укрзалізниці щодо перспектив електрифікації дільниць та визначено пріоритетність виконання:

— Долинська – Миколаїв (довжина 148 км);

— Миколаїв – Колосівка (довжина 105 км);

— Ковель – Ізов (довжина 81 км);

— Волноваха – Комиш-Зоря (довжина 84 км);

— Комиш-Зоря – Запоріжжя (довжина 156 км);

— Коростень – Словечно (Білорусь) (довжина 64 км);

— Бердичів – Коростень (довжина 132 км).

Крім зазначених, пропозиції доповнені дільницями: Потоки – Золотнишине, Чернівці – Горностаївка.

Усі дільниці входять у стратегічно важливі напрямки розвитку залізничного транспорту України, які необхідні для розмежування руху пасажирських і вантажних поїздів, забезпечення збільшення пропускнуої спроможності залізниць як для внутрішніх, так і для міжнародних і транзитних перевезень. ☞

Надійшло до редакції
11.02.2015 р.