

УДК 629.4.014.66

Н. О. БОЖОК¹, Ю. В. БУЛГАКОВА², А. Л. ПУЛАРИЯ³

*¹ Асистент каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпропетровськ, Україна, тел. (056) 373-15-69 ел. пошта gaiduk-natalya@mail.ru

*² к.е.н., доцент каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпропетровськ, Україна, тел. (056) 373-15-69, ел. пошта bulgakova2ulia@mail.ru

*³ Голова центру технічної діагностики та неруйнівного контролю на залізничному транспорті, к.т.н., доцент каф. «Вагони та вагонне господарство», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпропетровськ, Україна, тел. (056) 373-15-19, ел. пошта pularija@mail.ru

ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНОГО СТАНУ ПАРКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ВАГОНІВ

Вступ. Основним ресурсом, який забезпечує ефективність господарської діяльності у сфері пасажирських перевезень, є рухомий склад. Саме тому дослідження його технічного стану є необхідною складовою прийняття рішень щодо розвитку залізничної галузі. **Мета.** Основною метою даної статті є аналіз сучасного стану парку пасажирських вагонів. **Результати.** За 10 років в Україні було списано 2377 пасажирських вагона, зокрема у 2013 році списано 545 пасажирських вагона, у 2014 році планується списати ще 283 вагона. Вік вагонів, які підлягають списанню, сягає від 29 до 44 років. Така ситуація склалася у зв'язку з систематичним невиділенням коштів в рамках Державного бюджету на оновлення парку пасажирського рухомого складу. Водночас, придбано за цей же період виключно за кошти Укрзалізниці 492 пасажирських вагона, а також 10 дев'ятивагонних електропоїздів виробництва Hyundai Rotem та 2 двоповерхових шестивагонних складів електропоїздів виробництва Skoda Vagonka. Стан пасажирського рухомого складу підійшов до критичної межі та потребує негайного оновлення. Загалом переважна кількість пасажирських вагонів з існуючого парку вже вичерпала свій нормативний строк експлуатації адже вони були побудовані ще у 1965-1991 роках. При цьому термін служби пасажирського вагону складає 28 років, впродовж яких один купейний вагон перевозить близько 220 тис. пасажирів, проходить в середньому 10 деповських та 5 капітальних ремонтів. Аналіз вікової структури парку показав, що майже 44 % вагонів, вже вичерпали свій термін служби (28 років), але не виключаються з експлуатації, оскільки для формування повноскладних поїздів рухомого складу не вистачає. Середній вік пасажирського вагону становить близько 26 років. **Висновки.** Досить серйозною проблемою, з якою стикається керівництво Укрзалізниці, є визначення того, чи має вона внутрішні сили, щоб зберегти та покращити досягнуті об'єми пасажирських перевезень. За даними проведеного аналізу стан парку пасажирських вагонів дозволить втримувати конкуренцію з іншими видами транспорту ще приблизно 5 років, оскільки ступінь його зношеності складає 86 %. Тому зараз основною проблемою пасажирського господарства є оновлення парку пасажирських вагонів.

Ключові слова: рухомий склад; пасажирський вагон; ремонт; оновлення.

Постановка проблеми

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України і є основним видом транспорту, що забезпечує задоволення потреб населення в перевезеннях. Зараз залізниці виконують близько 50 % усіх перевезень населення [1].

Сьогодні залізничний транспорт України ще може забезпечувати потреби економіки і насе-

лення в перевезеннях. Проте виробничо-технічна база та технологічний рівень за багатьма показниками не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості послуг.

Сучасна галузь залізничного транспорту досі не одержала комплексного розвитку. Існуюча структура управління, стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не від-

повідують зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, перешкоджають підвищенню ефективності її функціонування та потребують реформування та модернізації [2].

Основним ресурсом, який забезпечує ефективність господарської діяльності у сфері пасажирських перевезень, є рухомий склад. На сьогодні його стан є критичним, оскільки більшість робочого парку пасажирських вагонів застаріла фізично і морально.

Такий стан парку пасажирських вагонів не зможе задовольнити зростаючі потреби населення і країни в перевезеннях. Це в свою чергу може негативно вплинути на конкурентоспроможність вітчизняних залізничних перевізників. Саме тому, проблема оновлення рухомого складу висувається зараз на перший план. Вирішення цієї проблеми набуває державного рівня, оскільки безпосередньо впливає на рівень національної безпеки [3].

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблеми управління парками пасажирських вагонів досліджувалась в роботах багатьох

вчених: О. О. Бакаєва [4], А. А. Босова [5], М. В. Макаренка [6], В. І. Пасічника [7], О. М. Пшінька [8], В. М. Самсонкіна [9], Є. М. Сича [10], Карась О. О. [11], Лобойка Л. М. [12], Панової О. Н. [13], Глазкова Д. В. [14] та інших.

Мета

Основною метою даної статті є аналіз сучасного стану парку пасажирських вагонів.

Результати

На 01.01.2014 року парк пасажирських вагонів становив 6132 одиниці (табл. 1).

Із табл. 1 випливає, що до 1991 року парк пасажирських вагонів оновлювався більше ніж на 300 одиниць кожного року. Після розпаду Радянського Союзу ситуація кардинально змінилася. Протягом останніх 23 років було придбано 543 вагони. Лише у 2008 році, власним коштом Укрзалізниці було придбано 179 вагонів у ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод».

Таблиця 1

Наявність пасажирських вагонів Укрзалізниці по роках побудови станом на 01.01.2014 року Джерело [Дані Укрзалізниці]

Рік побудови	Тип вагонів									Всього
	РЦ	СВ	ЦМК	ЦМО	Цмобл/п рим	Цмобл/д енні	ЦМР	ЦМБ	ЦМП-Б	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1951-1979	39	77	546	887	68	46	16	23	6	1708
1980	8	9	61	164	1	7	3	1	0	254
1981	32	8	82	170	4	11	6	2	0	315
1982	20	12	113	164	3	8	9	0	1	330
1983	5	3	92	176	0	0	0	3	0	279
1984	0	2	99	197	1	4	12	2	0	317
1985	0	3	82	215	0	0	14	5	0	319
1986	0	20	78	206	1	1	1	3	0	310
1987	0	0	120	154	0	0	9	0	0	283
1988	0	27	91	214	22	0	5	0	0	359
1989	0	23	173	249	2	1	8	0	0	456
1990	0	0	160	131	0	0	0	0	1	292
1991	0	7	204	147	0	0	9	0	0	367
1992	0	0	7	0	0	0	0	0	0	7

Продовження табл 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1993	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6
1994	0	0	1	4	0	0	0	0	0	5
1995	0	0	11	13	0	0	0	0	0	24
1996	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
1997	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1998	0	0	0	11	0	0	0	0	0	11
1999	0	0	0	25	0	0	0	0	0	25
2000	0	0	0	23	0	0	0	0	0	23
2001	0	1	6	22	0	0	0	0	0	29
2002	0	0	5	9	0	14	0	0	0	28
2003	0	3	11	0	0	16	0	0	0	30
2004	0	4	19	0	0	1	0	0	0	24
2005	0	8	15	0	0	0	1	0	0	24
2006	0	6	39	0	0	14	2	0	0	61
2007	0	4	30	0	0	0	0	0	0	34
2008	0	57	83	39	0	0	0	0	0	179
2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2010	0	5	16	0	0	0	0	0	0	21
2011	0	0	0	0	0	9	0	0	0	9
2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Разом	107	279	2150	3220	102	132	95	39	8	6132

Структура парку пасажирських вагонів за останні роки також змінилась. В основному закуповуються вагони чотирьох типів: спальні, купейні, відкритого типу, та міжбласні/денні.

Перестали закуповувати багажні та поштово-багажні вагони, а вагонів ресторанів придбано лише 3 штуки [12].

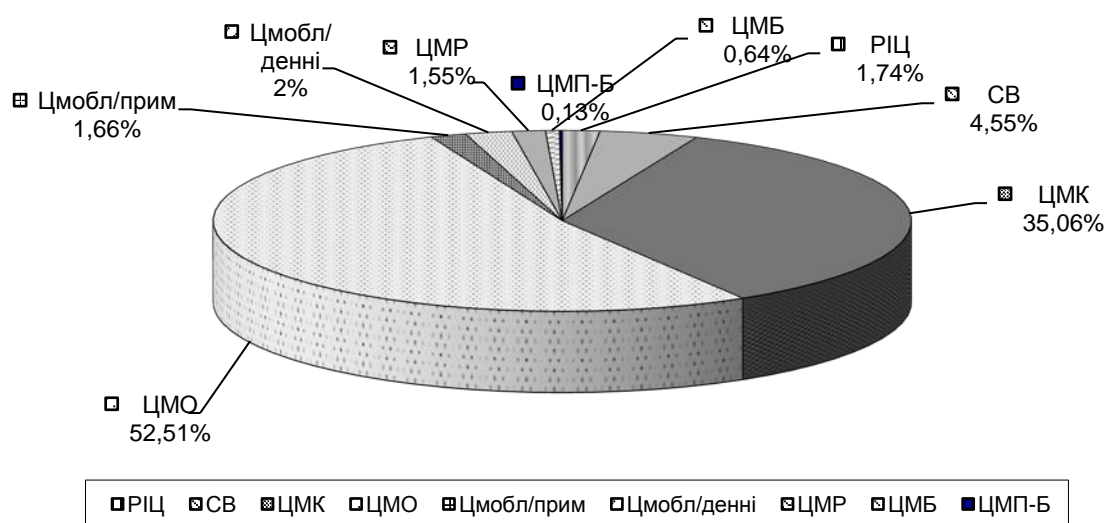


Рис. 1. Структура парку пасажирських вагонів за видами на 31.12.2013 р. Джерело [Дані Укрзалізниці]

Як бачимо із рис. 1, найбільшу питому вагу у структурі парку пасажирських вагонів займають вагони відкритого типу – 52,51 % та купейні вагони – 35,06 %.

За 10 років темпи старіння та списання вагонів, задіяних у пасажирських перевезеннях значно перевищують темпи їх оновлення (табл. 2).

Таблиця 2

Стан інвентарного парку пасажирських вагонів у 2003-2013 роках Джерело [Дані Укрзалізниці]

	Роки										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Інвентарна наявність вагонів на початок року	8127	7981	7871	7698	7688	7536	7524	7346	7217	7034	6677
Придбано	30	24	24	61	34	179	0	21	9	0	0
Виключено	176	134	197	71	187	190	178	150	192	357	545
Інвентарна наявність вагонів на кінець року	7981	7871	7698	7688	7535	7525	7346	7217	7034	6677	6132

Із таблиці 2 випливає, що за 10 років в Україні було списано 2377 пасажирських вагона, зокрема у 2013 році списано 545 пасажирських вагона, у 2014 році планується списати ще 283 вагона. Вік вагонів, які підлягають списанню, сягає від 29 до 44 років. Така ситуація склалася у зв'язку з систематичним невиділенням коштів

в рамках Державного бюджету на оновлення парку пасажирського рухомого складу.

Водночас, придбано за цей же період виключно за кошти Укрзалізниці 492 пасажирських вагона, а також 10 дев'ятивагонних електропоїздів виробництва Hyundai Rotem та 2 двоповерхових шестивагонних складів електропоїздів виробництва Skoda Vagonka.

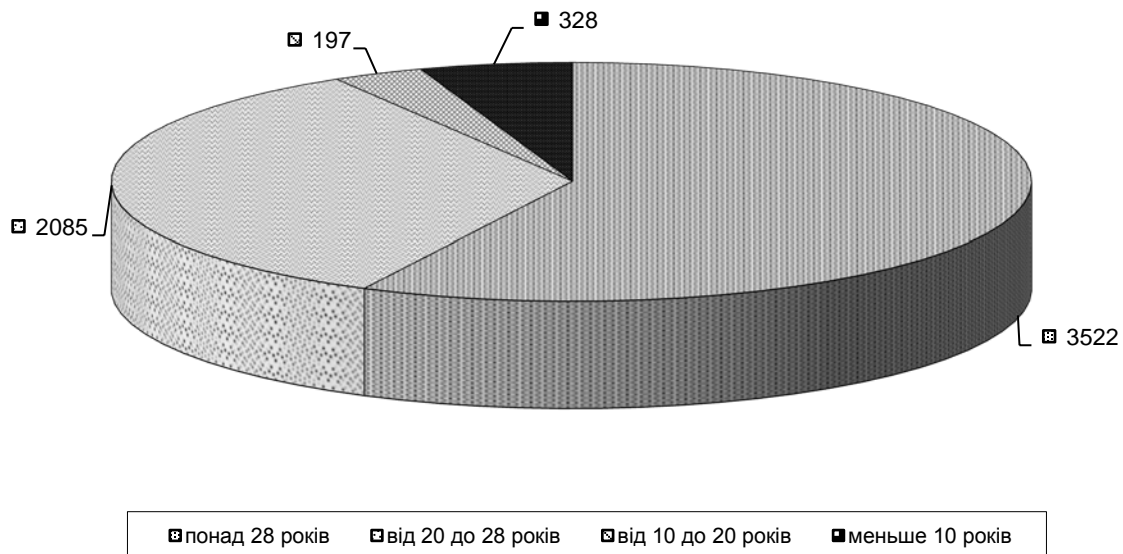


Рис.2. Структура інвентарного парку пасажирських вагонів за віковими групами на 01.01.2014 р. Джерело [Дані Укрзалізниці]

Стан пасажирського рухомого складу дійшов до критичної межі та потребує негайного оновлення. Загалом переважна кількість пасажирських вагонів з існуючого парку вже вичерпала свій нормативний строк експлуатації адже вони були побудовані ще у 1965-1991 роках. При цьому термін служби пасажирського вагону складає 28 років, впродовж яких один купейний вагон перевозить близько 220 тис. пасажирів, проходить в середньому 10 деповських та 5 капітальних ремонтів.

Аналіз вікової структури парку (табл. 1) показав, що майже 44 % вагонів (рис. 2), вже вичерпали свій термін служби (28 років), але не виключаються з експлуатації, оскільки для формування повноскладних поїздів рухомого складу не вистачає. Середній вік пасажирського вагона становить близько 26 років.

З рис. 2 випливає, що вагонів віком до 10 років в пасажирському парку всього 328 од., або 5 %, віком від 10 до 20 років 197 од., або 3 %, віком від 20 до 28 років 2085 од., або 34 %, і понад 28 років 3522 од., або 58 %. Таке старіння парку пасажирських вагонів пояснюється відсутністю необхідних коштів на придбання нових вагонів. Це змушує Укрзалізницю шукати альтернативні варіанти оновлення

Проаналізувавши вікову структуру вагонів за різними типами (табл. 1) можна сказати, що починаючи з 1984 року Укрзалізниця відмовилась від придбання вагонів типу РІЦ і почала закуповувати спальні вагони. З 1973 по 1991 рік вагонів відкритого типу купувалось більше ніж купейних та СВ. Це пояснюється тим, що попит на них був високим через низьку платоспроможність населення. Проте, в останні роки (2002-2013 р.р.) найбільшим попитом стали користуватися купейні та спальні вагони, що зумовило придбання 312 вагонів цих типів. Це також пояснюється тим, що вагони відкритого типу були зняті з виробництва. З 2002 року по 2006 рік залізниці закупили вагони типу ЦМобл/денні виробництва ПАТ «Краківській вагонобудівний завод» та незначну кількість вагонів-ресторанів. Після 1985 року майже зовсім не закупались багажні та поштово-багажні вагони.

Для виконання планових видів ремонту Укрзалізниця має 19 вагонних депо, які виконують деповський, капітальний 1-го, 2-го об'єму та капітально-відновлювальний ремонт. До того ж потужність ремонтної бази Укрзалізниці

по всіх видах ремонту не тільки задовольняє потреби, але й перевищує її по окремим видам ремонту в два або півтора рази [17].

«Зі зростанням конкуренції на транспортному ринку відсутність необхідних фінансів на придбання нового рухомого складу (за незмінної необхідності забезпечення рентабельності перевезень) змушує залізниці використовувати різні шляхи продовження терміну експлуатації пасажирського рухомого складу, що відпрацював нормативний строк, шукати можливості зменшення витрат на його обслуговування.

Одним із основних способів, що дозволяють знизити витрати на відновлення вагонного парку й одночасно забезпечити комфортність пасажирських перевезень, є модернізація вагонів шляхом капітально-відновлювального ремонту з продовженням терміну служби (КРП та КВР)»[17]. Проте в останні роки Укрзалізниця значно скоротила обсяги проведення ремонтів типу КРП. Це пояснюється тим, що зекономлені кошти планується залучати для придбання нових пасажирських вагонів. Лише у 2014 році планується провести 104 ремонти типу КВР (табл. 3).

У 2013 році різними видами ремонту в умовах заводів та депо відремонтовано 3464 пасажирських вагонів. В умовах депо працівники відремонтували 3402 вагона, що на 67 вагонів більше від запланованого. Заводським ремонтом було оздоровлено 62 вагони. Зокрема, для 8 вагонів був проведений капітальний ремонт [Дані Укрзалізниці]. Як бачимо, плани з виконання КВР не виконуються. Це відбувається зокрема через брак коштів.

В умовах дефіциту інвестицій на придбання рухомого складу можна й доцільно паралельно виконувати капітально-відновлювальний ремонт вагонів, оскільки витрати на їх життєвий цикл завжди менші, ніж на придбання нового вагона середньою вартістю 11500 тис. грн.

Залізничний транспорт виступає однією з найбільш капіталомістких галузей. Інвестиційна діяльність на залізничному транспорті – одна з пріоритетних, особливо в даний час, коли значна частина основних засобів застаріла фізично і морально, а очікуваний ріст обсягу перевезень незабаром приведе до утворення значного дефіциту рухомого складу. Цій проблемі було присвячено ряд наукових досліджень [1, 11, 12, 15, 16].

Таблиця 3

План ремонту пасажирських вагонів за типами в обсязі КВР у 2014 році Джерело [Дані Укрзалізниці]

Залізниця	Тип вагонів	Вартість за одиницю тис. грн., з ПДВ	Загальна кількість, од.	Загальна вартість, тис. грн., з ПДВ
Південно-західна	РІЦ переобл в вагон салон	16000	1	16000
	ЦМК переобл в вагон салон	16000	1	16000
	СВ (47-К) з обл. ЕЧТ	5256	11	57816
	ЦМК 47-К з обл. ЕЧТ	5256	19	99864
	ЦМК 47-Д з обл СКП та ЕЧТ	6870	14	96180
	ЦМКР 47-Д з обл СКП та ЕЧТ	6870	4	27480
Всього			50	313340
Придніпровська	ЦМО СКП, ЕЧТ	6870	31	212970
	СВ (47-К) з обл. ЕЧТ	5256	3	15768
	ЦМК 47-К з обл. ЕЧТ	5256	14	73584
	ЦМК 47-Д з обл СКП та ЕЧТ	6870	0	0
	ЦМК 47-К з обл. ЕЧТ (буфет)	5256	3	15768
Всього			54	338700
Всього по Укрзалізниці			104	652040

Пріоритетним напрямком інвестиційної діяльності залишається оновлення рухомого складу (придбання нового та модернізація наявного

парку). Фінансовим планом залізниць України на 2014 рік було передбачено придбання 500 одиниць рухомого складу (табл. 4).

Таблиця 4

План придбання пасажирських вагонів локомотивної тяги за кошти держбюджету у 2014 році Джерело [Дані Укрзалізниці]

№ з/п	Залізниця	Тип рух. складу	Кількість, од.	Кошти, тис. грн.
1	2	3	4	5
1	Південно-Західна	Куп.	70	826000
		СТ	1	16485
		Інв.	10	126000
		СВ	10	115500
		ЦМО	25	290000
Разом по залізниці:			116	1373985
2	Львівська	Куп.	42	495600
		СТ	1	16485
		Інв.	5	63000
		СВ	8	92400
		ЦМО	15	174000
Разом по залізниці:			71	841485

Продовження табл 4

1	2	3	4	5
3	Одеська	Куп.	39	460200
		СТ	1	16485
		Інв.	5	63000
		СВ	8	92400
		ЦМО	15	174000
Разом по залізниці:			68	806085
4	Південна	Куп.	37	436600
		СТ	2	32970
		Інв.	5	63000
		СВ	8	92400
		ЦМО	15	174000
Разом по залізниці:			67	798970
5	Придніпровська	Куп.	73	861400
		СТ	1	16485
		Інв.	11	138600
		СВ	10	115500
		ЦМО	16	185600
Разом по залізниці:			111	1317585
6	Донецька	Куп.	39	460200
		СТ	1	16485
		Інв.	5	63000
		СВ	8	92400
		ЦМО	14	162400
Разом по залізниці:			67	794485
7	По УЗ	Куп.	300	3540000
		СТ	7	115395
		Інв.	41	516600
		СВ	52	600600
		ЦМО	100	1160000
Разом:			500	5932595

Проте досвід останніх років показує, що ці плани не виконуються.

Висновки

Досить серйозною проблемою, з якою стикається керівництво Укрзалізниці, є визначення того, чи має вона внутрішні сили, щоб зберегти та покращити досягнуті об'єми пасажирських перевезень. За даними проведеного аналізу стан парку пасажирських вагонів дозволить втримувати конкуренцію з іншими видами транспорту ще приблизно 5 років, оскільки ступінь його

зношеності складає 86 %. Тому зараз основною проблемою пасажирського господарства є оновлення парку пасажирських вагонів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Розробка концепції пасажирського руху на залізницях України в 2008-2015 роках (1 етап): 44-24 / Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна; кер. Бараш Ю. С. – Д., 2007 – 96 с. – Виконавці: Корженевич І. П.; Гненний О. М.; Копитко В. І.;

- Мукмінова Т. А.; Карась О. О. - № держреєстрації 0107U010380
2. Жалілі Я. А. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні [текст]: аналітична доповідь / Я. А. Жалілі, О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, О. Ю. Ємельянова – К.: НІСД, 2013. – 32 с.
 3. Комплексна програма оновлення рухомого складу залізничного транспорту України на 2006-2010 роки / Том 1. – К., Вид-во ТОВ «НВП Поліграфсервіс». – 2006. – 416 с.
 4. Макроекономічне моделювання економічного розвитку України [текст]: монографія / О. О. Бакаєв, Т. Г. Кравченко, Т. А. Мукмінова – К.: Транспорт України, 2004. – 124 с.
 5. Босов А. А. Определение эффективной структуры пассажирского поезда / А. А. Босов, Е. А. Момот // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2003. – Вип. 1. – С. 91-94.
 6. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України [текст]: монографія / Макаренко М. В. – К.: КУЕТТ, 2006. – 232 с.
 7. Пасічник В. І. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць: монографія / В. І. Пасічник – К.: Наук. світ, 2003. – 222 с.
 8. Гайдук Н. О. Оновлення рухомого складу як пріоритетний напрямок інвестиційної діяльності «Укрзалізниця» / Гайдук Н. О., Пшінько О. М. // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна – 2010 р. – № 35. – с. 219-223
 9. Самсонкін В. М. Про підвищення ефективності пасажирських перевезень на залізничному транспорті / В. М. Самсонкін // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 1. – С. 43-45.
 10. Сич Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: монографія / Є. М. Сич, В. П. Гудкова – К.: Вид-во «Аспект – Поліграф», 2004. – 248 с.
 11. Карась О. О. Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту): дис. ... канд. економ. наук: 08.00.04/ Карась Олена Олександрівна – Д., 2008.
 12. Лобойко Л. М. Підвищення ефективності використання пасажирських вагонів: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.20 / Лобойко Леонід Михайлович – Д., 2009.
 13. Панова О. Н. План формирования пассажирских поездов при условии удовлетворения спроса на категории мест: дис. ... канд. техн. наук 05.22.08 / Панова Ольга Николаевна – Москва, 2001, с. 174
 14. Глазков Д. В. Расчет числа и назначения поездов в дальнем и местном сообщении в зависимости от структуры пассажиропотока дис. ... канд. техн. наук : 05.22.08 / Глазков Дмитрий Владимирович – Москва, 2005, 168 с.
 15. Розробка концепції пасажирського руху на залізницях України в 2008-2015 роках (2 етап): 44-24 / Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна; кер. Бараш Ю. С. – Д., 2007 – 108 с. – Виконавці: Корженевич І. П.; Гненний О. М.; Копитко В. І.; Мукмінова Т. А.; Карась О. О. - № держреєстрації 0107U010380
 16. Розробка концепції пасажирського руху на залізницях України в 2008-2015 роках (3 етап-заключний): 44-24 / Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна; кер. Бараш Ю. С. – Д., 2007 – 62 с. – Виконавці: Корженевич І. П.; Гненний О. М.; Копитко В. І.; Мукмінова Т. А.; Карась О. О. - № держреєстрації 0107U010380
 17. Розробка заходів щодо зменшення дефіциту пасажирських вагонів за рахунок оптимізації КВР, формування та організації руху поїздів (заключний етап) 44-22 / Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна; кер. Бараш Ю. С. – Д., 2007 – 128 с. – Виконавці: Пуларія А. Л., Лобойко Л. М., Приходько В. І., Грічаний Н. А., Підлубний В. Ю., Шикунів В. А. - № держреєстрації 0107U010378.

Н. А. БОЖОК¹, Ю. В. БУЛГАКОВА², А. Л. ПУЛАРИЯ³

*¹ Асистент каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, Днепропетровск, Украина, тел. (056) 373-15-69 ел. пошта gaiduk-natalya@mail.ru

*² к.е.н., доцент каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, Днепропетровск, Украина, тел. (056) 373-15-69, ел. пошта bulgakova2ulia@mail.ru

*³ Глава центра технической диагностики и неразрушающего контроля на железнодорожном транспорте, к.т.н., доцент каф. «Вагоны и вагонное хозяйство», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, Днепропетровск, Украина, тел. (056) 373-15-19, ел. пошта pularija@mail.ru

ИССЛЕДОВАНИЕ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ПАРКА ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ

Введение. Основным ресурсом, который обеспечивает эффективность хозяйственной деятельности в сфере пассажирских перевозок, является подвижной состав. Именно поэтому исследование его технического состояния является необходимой составляющей принятия решений по развитию железнодорожной отрасли. **Цель.** Основной целью данной статьи является анализ современного состояния парка пассажирских вагонов. **Результаты.** За 10 лет в Украине было списано 2377 пассажирских вагонов, в том числе в 2013 году списано 545 пассажирских вагонов, в 2014 году планируется списать еще 283 вагона. Возраст вагонов, подлежащих списанию, составляет от 29 до 44 лет. Такая ситуация сложилась в связи с систематическим невыделением средств в рамках государственного бюджета на обновление парка пассажирского подвижного состава. В то же время, приобретено за этот же период исключительно за средства Укрзалізнички 492 пассажирских вагонов, а также 10 девятивагонных электропоездов производства Hyundai Rotem и 2 двухэтажных шестивагонных электропоезда производства Skoda Vagonka. Состояние пассажирского подвижного состава подошло к критической черте и требует немедленного обновления. В общем подавляющее количество пассажирских вагонов из существующего парка уже исчерпала свой нормативный срок эксплуатации ведь они были построены еще в 1965-1991 годах. При этом срок службы пассажирского вагона составляет 28 лет, в течение которых один купейный вагон перевозит около 220 тыс. пассажиров, проходит в среднем 10 деповских и 5 капитальных ремонтов. Анализ возрастной структуры парка показал, что почти 44% вагонов, уже исчерпали свой срок службы (28 лет), но не исключаются из эксплуатации, поскольку для формирования полносоставных поездов подвижного состава не хватает. Средний возраст пассажирского вагона составляет около 26 лет. **Выводы.** Достаточно серьезной проблемой, с которой сталкивается руководство Укрзалізнички, является определение того, имеет ли она внутренние силы, чтобы сохранить и улучшить достигнутые объемы пассажирских перевозок. По данным проведенного анализа состояние парка пассажирских вагонов позволит удерживать конкуренцию с другими видами транспорта еще примерно 5 лет, поскольку степень его изношенности составляет 86%. Поэтому сейчас основной проблемой пассажирского хозяйства является обновление парка пассажирских вагонов.

Ключевые слова: подвижной состав; пассажирский вагон; ремонт; обновление.

N. O. BOZHOK¹, Yu. V. BULHAKOVA², A. L. PULARIJA³

*¹ Dep. «Accounting, Audit and Intellectual Property», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38(0562) 33 58 13, e-mail gaiduk-natalya@mail.ru

*² Dep. «Accounting, Audit and Intellectual Property», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38(0562) 33 58 13, e-mail bulgakova2ulia@mail.ru

*³ Head center of technical diagnostics and nondestructive testing of railway transport race cars and railcar maintenance, Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38(056) 373 15 19, e-mail pularija@mail.ru

CURRENT STATE INVESTIGATION OF PASSANGER CARS

Introduction. The rolling stock is a main resours which provides efficiency of economic activity in the sphere of passanger traffic. For this reason research of its technical condition is a necessary component of decision-making on development of railway branch. **Purpose.** Main objective of this article is the analysis of a current state of park of cars. **Results.** In 10 years in Ukraine 2377 cars were written off, including in 2013 is written off the 545th car, in 2014 is planned to write off 283 more cars. The age of the cars which are subject to write-off makes from 29 to 44 years. Such situation developed in connection with systematic not assignment within the state budget for updating of park of a passanger rolling stock. At the same time, 492 cars, and also 10 nine-carriage electric trains of production Hyundai Rotem and 2 two-storeyed six-carriage electric trains of production Skoda Vagonka are acquired for the same period only for means of Ukrzaliznytsi. The condition of a passanger rolling stock podoshet to critical line and demands immediate updating. Generally overwhelming number of cars from the existing park already I settled the standard term of operation after all they were constructed in 1965-1991. Thus service life of the car makes 28 years during which one compartment car transports about 220 thousand passengers, passes on average 10 depot and 5 capital repairs. The analysis of age structure of park showed that nearly 44% of cars, already settled the service life (28 years), but aren't excluded from operation as for formation of full-compound trains of a rolling stock isn't enough. Average age of the car makes about 26 years. **Conclusions.** Rather serious problem which the management of Ukrzaliznytsi faces, definition of is, whether it has internal forces to keep and improve the reached volumes of passanger traffic. According to the carried-out analysis the condition of park of cars will allow to hold the competition to other means of transport about 5 more years as degree of its wear makes 86%. Therefore now the main problem of passanger economy is updating of park of cars.

Keywords: rolling stock; car; repair; updating.

Надійшла до редколегії 17.12.2014.

Рекомендована до друку д.е.н., професором Ю. С. Барашем, д.е.н., професором І. Ю Зайцевою.