

Настиченко Ю. В.

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара (Україна)

**ПЕРСПЕКТИВИ ОНОВЛЕННЯ ПАРКУ ТЕПЛОВОЗІВ
В СУЧАСНИХ УКРАЇНСЬКИХ РЕАЛІЯХ**

Однією з основних проблем Укрзалізниці та промислового залізничного транспорту вважають недостатню кількість тягового рухомого складу, його зношеність та потребу в оновленні. Наявний парк тепловозів Укрзалізниці та промислових підприємств є морально і фізично застарілим, рівень його зношеності складає 98% [1]. Завдання оновлення парку тепловозів можна розв'язати двома шляхами: шляхом купівлі нових або шляхом здійснення капітального ремонту існуючого парку, тим самим подовжуючи термін експлуатації наявних тепловозів. Повна зміна парку через купівлю нових сучасних тепловозів потребує значних обсягів фінансових інвестицій, зокрема «оновлення парку тепловозів Укрзалізниці у наступні роки коштує більше 13 млрд грн., в тому числі придбання 40 тепловозів ТЕ33АС – 5,2 млрд грн.» [2], яких у достатній кількості немає ні у промислових підприємств ні у ДП «Укрзаліниця». Отже, промислові підприємства, які експлуатують залізничні тепловози та ДП «Укрзаліниця» й надалі балансуватимуть між купівлею нової техніки та капітальним ремонтом, модернізацією і переоснащенням наявного парку. За таких умов постає питання про перспективи розвитку національних підприємств, які спеціалізуються на здійсненні капітальних та поточних ремонтів тепловозів різних моделей та типів.

Західні постсоціалістичні країни, в тому числі ті, що входять до Європейського союзу, експлуатують достатньо велику кількість тепловозів віком більше 40 років, які є популярними через власну простоту. Жана техніка має такі тривалі терміни експлуатації так як підтримується в гарному робочому стані шляхом бережливої експлуатації, своєчасної модернізації, поточного та капітального ремонтів, що може слугувати позитивним досвідом для українських підприємств.

Українські промислові підприємства виготовляють майже усі ключові компоненти тепловозів, національні тепловозоремонтні підприємства мають власну розвинену техніко-економічну базу, виробничі потужності та інфраструктуру, необхідні для виконання усіх видів поточного та капітального ремонтів. Роботи з проведення капітальних, поточних ремонтів та модернізації можливо організовувати одночасно на кількох тепловозоремонтних підприємствах, в тому числі на основі єдиного проекту або типових проектів.

На думку фахівців шляхом модернізації та капітальних ремонтів, здійснених на виробничих потужностях національних підприємств, зменшити гостроту проблеми оновлення парку тепловозів можливо за два-три роки [3]. Це створить часовий лаг тривалістю десять-п'ятнадцять років для відновлення платоспроможності та акумуляції інвестиційних ресурсів підприємствам, які експлуатують залізничні тепловози, для оновлення їх парку. Крім того, за цей час вітчизняні виробники тепловозів матимуть змогу налагодити виробництво нових сучасних локомотивів

Організацію проведення капітальних ремонтів та модернізації тепловозів необхідно здійснювати з урахуванням не стільки віку, а здебільшого технічних характеристик та технічного стану рухомого складу, звертаючи особливу увагу на основні несучі елементи конструкцій тепловозів, а саме на їх залишковий ресурс. Це потребує не тільки науково-експериментальних досліджень та обстеження технічного стану тепловозів, а й економічного обґрунтування доцільності ремонтних робіт. Так, наприклад, економічно недоцільно здійснювати капітальний ремонт тепловозів певної серії та визначених термінів експлуатації, залишковий ресурс яких не перевищує три – п'ять років. «При більшому залишковому ресурсі доцільність та глибина модернізації мають бути підтверджені економічними розрахунками» [4]. Отже прийняття рішення про економічну доцільність та глибину капітального ремонту певної серії тепловоза першочергово необхідно звертати увагу на «фактичний залишковий ресурс металоконструкцій його основних несучих елементів рами кузова та рам його візків, який оцінюється за результатами спеціальних науково-експериментальних досліджень» [2].

Таким чином, в сучасних умовах, зважаючи на потреби промислових підприємств та ДП «Укрзалізниця» в оновленні рухомого складу, зокрема тепловозів, та брак інвестиційних ресурсів для фінансування визначених потреб, в найближчі декілька років єдиними шляхом зняття гостроти проблеми є капітальний ремонт та модернізація наявного парку. В Україні є достатня кількість ремонтних підприємств, здатних здійснювати якісний капітальний, поточний ремонт, модернізацію та переоснащення тепловозів різних видів та серій. Національним тепловозоремонтним підприємствам необхідно переймати досвід міжнародних компаній для впровадження сучасних технологій модернізації тепловозів.

Список використаних джерел:

1. Криклій В. Прагнемо максимального залучення українських підприємств для оновлення рухомого складу Укрзалізниці. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/pragnemo-maksimalnogo-zaluchennya-ukrayinskih-pidpriyemstv-dlya-onovlennya-ruhomogo-skladu-uz-vladislav-krikli>
2. Саболевський А. Для розвитку перевезень у найближчі роки необхідні мільярдні інвестиції в оновлення локомотивів та вагонів. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/497658/
4. Чи може Україна випускати сучасні URL: <https://railexpoua.com/novyiny/chy-mozhe-ukraina-vypuskaty-suchasni-lokomotyvy/>
5. Потреба у фінансуванні оновлення локомотивного парку Укрзалізниці становить понад 51 млрд грн на 6 років. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/511012/
5. Гринько Т.В. Інформаційне забезпечення адаптивного управління інноваційним розвитком машинобудівного підприємства / Т.В. Гринько // Управління розвитком: Збірник науковим робіт, 2010. – №18 (94). – С. 57-61.