

Проблемы локомотивного хозяйства Улан-Баторской железной дороги

Проблемы локомотивного хозяйства Улан-Баторской железной дороги



МОНГОЛ-РОССИЙСКОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
УЛАН-БАТОРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Цэвээнжав ЗОЛБААТАР,
Иркутский государственный университет путей сообщения,
Научный руководитель – Князькова Е.Г.


ЦЕЛЬ ИССЛЕДОВАНИЯ

- определить основные проблемы локомотивного хозяйства Улан-Баторской железной дороги и возможные пути решения этих проблем.




ЛОКОМОТИВНОЕ ХОЗЯЙСТВО УБЖД


2ТЭ116УМ (Луганск) – примерно
40% от общего количества
локомотивов;




2ТЭ25КМ (Брянск) – около 20%;



23агал (Монголия) – примерно 12%;



Маневровые локомотивы – 28%.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ



МОНГОЛО-РОССИЙСКОЕ
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
УЛАН-БАТО
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

1. НЕДОСТАТОК ЛОКОМОТИВОВ
2. ПРЕВЫШЕНИЕ ПРОБЕГА ЛОКОМОТИВОВ
3. РЕМОНТ
4. НИЗКОЕ КАЧЕСТВО ЗАПЧАСТЕЙ

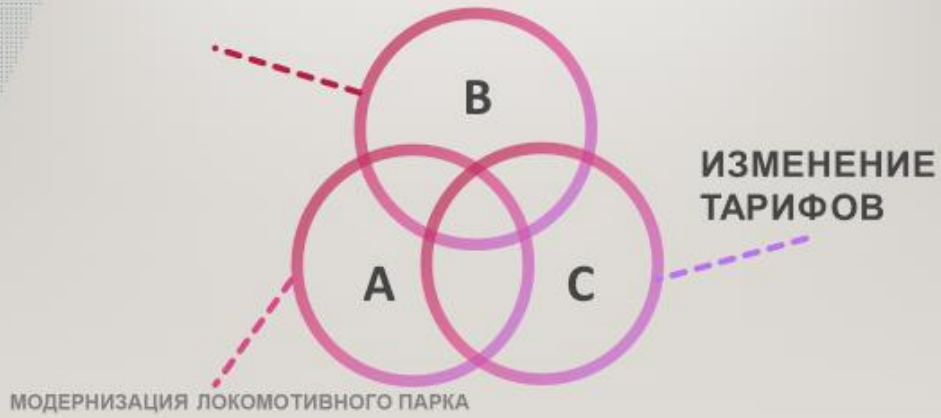
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ



1. ЦЕНА ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ
2. ЦЕНА ТОПЛИВА
3. КУРС ВАЛЮТ
4. НИЗКИЕ ТАРИФЫ НА ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ

ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ И ДРУГИХ КРУПНЫХ
КОМПАНИЙ



ЗАКЛЮЧЕНИЕ



Улан-Баторская железная дорога, работая на пределе своих возможностей, в 2019 году выполнила план перевозок только на 70%. На оставшихся 30% можно было бы заработать не менее 80 млрд. тугриков. В одиночку компания не может увеличить процент перевозимых грузов. Только поддержка государства и изменение тарифной политики в сфере железнодорожных перевозок помогут увеличить процент выполненных заказов. На наш взгляд, в конечном счёте такие изменения будут выгодны и компании, и государству.



- Ожидается, что объем грузовых заказов УБТЗ будет увеличиваться с каждым годом. Количество экспортных, импортных и транзитных контейнерных поездов за последние годы увеличилось в несколько раз за счет торгово-экономического сотрудничества в регионе.
- Команда УБЖД сделала больше, чем могла в прошлом году, но их заказы были выполнены только на 70 процентов. На оставшихся 30% можно было заработать не менее **80 млрд тугриков**. Неудивительно, почему он достигает лишь 70 процентов спроса. Это можно объяснить нехватки локомотивов и вагонов.
- Проблема в том, что не хватает средств на обновление подвижного состава из-за дефицитных тарифов. Убытки от социальных перевозок организация компенсировала прибылью от коммерческих грузовых перевозок. Долгие годы это не позволяло модернизировать подвижной состав.
- Если УБЖД выполнит свои текущие заказы на перевозки на 100 процентов, ему потребуется добавить еще 8-10 локомотивов и парк вагонов из 1000-1500 полувагонов в день. Что бы ни случилось, такая потребность времени уже удовлетворена. УБЖД имеет 135 локомотивов. Срок годности 45,2 и 61 локомотивов истек. Из них 23 локомотива были сняты с перевозки в связи с «холодным простоем» или более 35 лет эксплуатации и истечения срока годности. Остальные 112 локомотивов регулярно используются для перевозки, а некоторые из устаревших до сих пор эксплуатирует.

- Чем старше транспорт, тем сложнее управлять им. Локомотивы с истекшим сроком годности почти всегда повреждены, и их обслуживание требует больших затрат. Здесь обычно «производятся» затраты. Но другого выхода нет. После работы железнодорожников локомотив был отремонтирован и заправлен, парк строился по 48 часов в сутки, возобновляется грузовой заказ. Другими словами, 48 локомотивов ежедневно работают для грузовых перевозок, 7 - для пассажирских, 5 - для транспортных и 34 - для сменных, что обеспечивает текущие транспортные потребности и обеспечивает питанием более 15 800 железнодорожников.
- Остальные локомотивы необходимо отремонтировать, отсортировав их по пробегу. Если пробег 15 000 км то локомотив на малую предприятию ремонта, если пробег от 75 000 до 150 000 км то локомотив на большую предприятию ремонта ,если проехал 300000 км пробега то локомотив на капитальный ремонт . В противном случае есть опасность, что однажды все перестанут работать. Если это произойдет, это нанесет ущерб многим железнодорожникам и клиентам УБЖДы и нанесет ущерб экономике.
- К сожалению, из-за отсутствия запчастей локомотива время от времени его очень сложно отремонтировать. В результате пробег локомотива часто превышает. В нашей среде, которая имеет множество поворотов, подъемов и спусков, увеличивается расход топлива и повреждения локомотива.
- На уровне предприятий количество локомотивов, проходящих текущее техническое обслуживание, утроилось по сравнению с предыдущим годом из-за большого количества локомотивов, переполненных в локомотивном депо Улан-Батора. По мере увеличения количества ремонтов росли и затраты. Только в 2019 году расходы превысили план на 21,3 процента. Это на 5 миллиардов 15 миллионов тугриков больше, чем в 2018 году.
- Кроме того, возникают трудности с покупкой запчастей за границей, а не с продажей их в комплекте. Из-за курсовой разницы количество запчастей, закупленных в прошлом году, увеличилось на 550 миллионов тугриков по сравнению с 2017 и 2018 годами. Если посмотреть на отдел локомотивного бизнеса, становится ясно, что это будет очень сложно для такой организации, как УБТЗ, которая закупает все у местных, запчасти и топливо за «зеленую» валюту.
- По мере ослабления тугрика и повышения обменного курса затраты увеличиваются. На импортные запасные части, топливо, масло и смазочные материалы приходится 31% общих транспортных расходов, и локомотивный парк нуждается в модернизации.
- УБЖД ежегодно теряет около 50 миллиардов тугриков от угля, продуктов питания и пассажирских перевозок. В такой ситуации сложно не только купить новый тепловоз, но и купить запчасти. Осознавая свою ответственность перед государством, она без поддержки государства возила на спине убыточный транспорт. Вот только один пример:
- По маршруту Багануур-Улан-Батор в среднем четыре локомотива и 200 полувагонов перевозят уголь в день зимой. В зависимости от типа локомотива на работу 51 вагона с одной локомотивной загрузкой

расходуется в среднем 2700-2800 литров топлива. Если предположить, что одна тонна топлива стоит в среднем два миллиона тугриков, четыре локомотива стоят 22,5 миллиона тугриков в день. Кроме того, на маршруте Шивээ-Овоо-Улан-Батор для трех локомотивов в день потребляется 24 миллиона тугриков топлива.

- По оценкам, транспортировка угля внутри страны обходится в среднем в 93 миллиона тугриков в день. Сегодня в среднем около семи миллионов тонн угля ежегодно транспортируется на электростанции для потребления энергии. Это составляет 31-38 процентов от общего объема внутренних грузовых перевозок. Статистика показывает, что дефицит с каждым годом растет..
- В собственности акционерного общества более 1881 грузовой вагон. Из них 443 занимаются транспортировкой угля внутри страны. Если предположить, что он будет возвращаться примерно за три дня, то есть около 1200 вагонов для внутренних перевозок угля. В основном, большинство локомотивов и полувагонов УБЖД используются для внутренних перевозок угля с низкими доходами и высокими потерями.
- В большинстве стран мира угольные шахты или энергетические компании используют собственные вагоны. Говорят, что это выгодно обеим сторонам. УБЖД подает решение в правительство с 2011 года, но до сих пор не может это сделать. Кроме того, 54,5 процента, или 1026 вагонов, из указанных выше полувагонов эксплуатируются в течение 23-30 лет, а 41,5 процента или 781 вагон - более 31 года. В общем старые вагоны.
- Если говорить о достаточности подвижного состава, то 74 процента из 278 вагонов, принадлежащих вагонному депо, были изготовлены в 1963 году и использовались более 28 лет. Есть просроченные вагоны, предоставленные заводом.
- Эти вагоны больше не производятся, поэтому запасных частей мало, а металл часто изнашивается. В результате выросли затраты на ремонт.
- Чтобы снизить затраты на техническое обслуживание, некоторые детали и компоненты ремонтируются внутри в соответствии с чертежами. Поэтому, если не обратить внимание на своевременное обновление парка локомотивов, полувагонов, нормальная работа УБЖД будет нарушена.