

УДК 553.12.06

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМКІВ ДО РОЗРОБКИ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ДО ЄС

Реброва А.Ю., аспірант (УкрДАЗТ)

Сучасні умови розвитку суспільства характеризуються впливом на нього світових глобальних тенденцій і факторів, які пов'язані з інтеграційними та інформаційно-комунікаційними процесами. Такі процеси не оминули й залізничний транспорт України, системи і структури якого сьогодні модернізуються й адаптуються до європейських стандартів.

Так як українські залізниці є базовою галуззю нашої держави, то і стратегія розвитку залізничного транспорту України повинна бути розроблена з урахуванням державних стратегічних пріоритетів розвитку.

Зараз залізничний транспорт в Україні опинився на перетині кількох величезних реформаційних процесів. З одного боку, країна швидко просувається шляхом розбудови демократичної держави та соціально орієнтованої економіки, а з іншого – євроінтеграційні прагнення України стимулюють зміну існуючих стратегічних орієнтирів у багатьох галузях нашої країни, зокрема залізничної.

Існуюча Стратегія розвитку залізничного транспорту України до 2020 року створена з метою визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення розвитку галузі залізничного транспорту, її стабільного та ефективного функціонування.

Деякі стратегічні напрямки існуючої Стратегії знаходяться на початковому етапі реалізації, реалізовані частково чи досі залишаються без уваги. Це пов'язано з державною безсистемністю у розробці таких масштабних проєктів, як Стратегія розвитку залізничного транспорту. Реалізація якої потребує від початку до кінця системного комплексного аналізу показників внутрішнього та зовнішнього середовища в транспортній системі, її якісних особливостей, етапів розвитку, аналізу кількісних і якісних показників динаміки розвитку залізничного транспорту на загальнодержавному та міжнародних рівнях, стратегічному курсу нашої держави в умовах розвитку інтеграційних процесів.

Під впливом глобалізаційних процесів, що відбулися у світі та розвиваються у всіх сферах українського суспільства, управління залізничною

сферою та стратегія її розвитку також повинна зазнати суттєвих змін, зорієнтованих на досягнення європейських та світових стандартів.

Тому такий напрямок існуючої Стратегії розвитку залізничного транспорту як інтеграція залізничного транспорту до європейської та світової транспортної системи повинен стати найпріоритетнішим.

Основними складовими даного інтеграційного напрямку Стратегії розвитку залізничної галузі України повинні бути:

- підвищення конкурентних позицій залізничного транспорту на міжнародному ринку перевезень;
- співпраця різних видів транспорту та розвиток комбінованих перевезень;
- уніфікація перевізного процесу;
- формування логістичних ланцюгів транспортних та вантажних потоків;
- удосконалення тарифної політики для підвищення привабливості залізничного транспорту як на національному так і на міжнародному ринках транспортних перевезень;
- залучення додаткових обсягів транзитних вантажів.

УДК 656.027 (477)

ПЕРСПЕКТИВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ШВИДКІСНОГО РУХУ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

Саяпін О.С., д.т.н., професор (УкрДАЗТ)

Сьогодні беззаперечною умовою успішності розвитку та конкурентоспроможності залізничного транспорту є швидкість, комфортність та безпека руху поїздів на залізницях України, забезпечення яких можливе лише за рахунок впровадження на магістральних лініях технічного прогресу, нових технологій колійного господарства, модернізації існуючих і впровадження нових конструкцій колії, залізобетонних шпал замість дерев'яних, виготовлення і впровадження в колію нових конструкцій високошвидкісних стрілочних переводів тощо. Однак, навіть при виконанні таких заходів використання однієї колії як для вантажного, так і для пасажирського руху перетворює вантажні поїзди в головну перешкоду для налагодження оптимального регулярного швидкісного пасажирського руху як з позицій організації руху, так і з позицій утримання колії в технічно справному стані, що відповідає встановленим нормативам, не дозволяючи пасажирським поїздам розвивати швидкості в 200 км/год.

Для вирішення цієї проблеми Укрзалізницею було розроблено не характерну на сьогоднішній час схему розмежування руху вантажних та пасажирських перевезень, запровадження якої, на думку більшості експертів, дозволить збільшити пропускну спроможність й запровадити прискорений і швидкісний рух пасажирських поїздів на магістральних напрямках Київ-Полтава-Харків/Донецьк/Дніпропетровськ та Київ-Львів/Одеса. В свою чергу, використання такої схеми руху вимагає проведення ряду заходів, серед яких основними є:

- укладання довгих зварних рейкових плит протяжністю від станції до станції (облаштування «оксамитового шляху»);

- впровадження залізобетонної підрейкової основи з пружними рейковими скріпленнями з метою забезпечення довготривалої та безпечної експлуатації залізничної колії;

- улаштування безстиківого зварного з'єднання стрілочних переводів з рейковими плитами;

- розробка та експлуатація нових конструкцій стрілочних переводів з безперервною поверхнею кочення, спроможних забезпечити безупинний рух поїздів на проміжних станціях тощо.

Поряд з цим недоцільним стало і використання залізничної техніки, яка є в наявності в парку колійних машин, адже її продуктивність та технічний стан вже давно поступаються відповідним закордонним аналогам. Таким чином, на плечі Укрзалізниці впав непосильний тягар, виконати який власними зусиллями через постійну нестачу фінансових ресурсів та відсутності підтримки з боку держави виявилось не під силу, оскільки проект з реалізації швидкісного руху за даними Програми оцінювався 27 млрд.грн. Незважаючи на це, сьогодні на залізницях України реалізовано ряд широкомасштабних заходів, зокрема:

- укладено 5200 км безстиківого "оксамитового шляху", зокрема 2164 км - з рейковими плітками завдовжки з блоку ділянку або перегін між станціями;

- проведено реконструкцію залізниць і їхньої інфраструктури на напрямках Київ - Харків протяжністю 532 км, Київ -Дніпропетровськ протяжністю 484 км, Київ - Хутір-Михайлівський в напрямку на Москву протяжністю 356 км;

- електрифіковано 648 км залізничних колій, в тому числі напрямки Гребінка - Полтава - Харків, Ковель - Ківерці, Коростень - Новоград-Волинський – Шепетівка;

- побудовано 52,2 км інших колій та проведено реконструкцію п'яти станцій з вкладанням 49 комплектів нових стрілочних переводів на напрямку Знамянка - Долинська - Миколаїв –Херсон;

- впроваджено в експлуатацію 1704 комплекти нових сучасних конструкцій стрілочних переводів, у тому числі 370 безстиківих стрілочних переводів з безперервною поверхнею кочення. 12 тисяч стрілочних переводів укомплектовано вдосконаленими вузлами і деталями;

- укладено 3300 км колій на залізобетонних шпалах з новими безпідкладковими пружними скріпленнями типу КПП-5 і типу КПП-1. 518 км шляху укладено з новою епурою рейко-шпальної решітки (1680 залізобетонних шпал на 1 км замість типової епюри -1840 шпал на 1 км) і 137 км з новими рейками європейського типу UIC60 замість типових рейок Р65;

- підвищено швидкість руху пасажирських поїздів до 140 км/год впродовж 1268 км головних колій магістральних напрямків і виконано необхідні технічні заходи та підготовку для подальшого підвищення швидкості на цих коліях до 160 км/год.

З виконанням цього обсягу робіт Укрзалізниця понесла величезний фінансовий тягар. Так, лише на підготовку колій на напрямках швидкісного руху в сполученні Львів-Донецьк витрачено 2,7 млрд грн, а на електрифікацію ділянки Полтава-Кременчук - 232 млн грн.

Отже, незважаючи на значення швидкісного руху для залізниць України, сьогодні Укрзалізниця з метою зниження інвестиційного навантаження на залізничну галузь, розраховуючи лише на власні фінансові ресурси, спроможна забезпечити швидкість лише в 160 км/год, відмовляючись від розмежування вантажного та пасажирського руху, що є найбільш доцільним в умовах дефіциту фінансових коштів.

УДК 656.071

ГЛАВНЫЙ ПАРАМЕТР РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Сенько Е.В., к.э.н., доцент (ОНМА)

При выборе направления эффективного позиционирования в действующих условиях конкуренции важна оценка прямых и внутранспортных результатов оптимизации провозной способности флота или грузовых терминалов. Главным параметром оптимизации становится время как для транспортных предприятий, так и для грузовладельцев. Поэтому необходимо методически четко определить ценность данного ресурса. Для транспортных предприятий – это возможность выполнить дополнительный объем работы и получить