

УДК 69.059.02:699.86

*А. М. Малявін*

**ТЕХНОЛОГІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БУДІВНИЦТВА ТРАНСПОРТНИХ БУДІВЕЛЬ  
І СПОРУД ЗАЛІЗНИЧНИХ СТАНЦІЙ**

*A. Maliavin*

**TECHNOLOGICAL SUPPORT OF CONSTRUCTION OF TRANSPORT BUILDINGS  
AND FACILITIES OF RAILWAY STATIONS**

Основним фактором, що сприяє зниженню трудових витрат при будівництві транспортних будівель і споруд залізничних станцій, скороченню терміну введення їх в експлуатацію, є підвищення заводської готовності конструкцій і матеріалів.

Якщо процес індустріалізації у промисловому та цивільному будівництві на сучасному етапі характеризується переходом на індустріальні методи, що передбачають створення єдиного промислово-будівельного конвеєра з метою забезпечення збереження на будівельних площадках лише операції складання і монтажу готових елементів будівель, які виготовляються у заводських умовах і комплектно поставляються, то при будівництві транспортних будівель питання технологічного забезпечення і комплек-

тація цих об'єктів конструкціями та матеріалами залишаються невирішеними.

У зв'язку з цим була здійснена спроба проаналізувати основні технологічні процеси при будівництві транспортних будівель і споруд з різних матеріалів виконання з ціллю їх подальшого вдосконалення.

У результаті аналізу номенклатури транспортних будівель, їх об'ємно-планувальних і конструктивних рішень запропонована методика групування будівель залежно від їх функціонального призначення і виконання.

Отримані результати визначили напрямок подальшого вдосконалення організаційних форм забезпечення об'єктів транспортного будівництва ресурсами підвищеної технологічної готовності.

УДК 625.11

*А. О. Шевченко*

**ВИСОКОШВИДКІСНИЙ РУХ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ.  
ЕТАПИ ВПРОВАДЖЕННЯ**

*A. Shevchenko*

**HIGH-SPEED MOVEMENT ON UKRAINIAN RAILWAYS.  
STEPS OF IMPLEMENTATION**

Високошвидкісні магістралі в Україні – це принципово новий високотехнологічний проект. При реалізації цього проекту необхідно якомога більше використовувати

сучасних та інноваційних знань, матеріалів і технологій при безпосередній участі вітчизняних і зарубіжних науковців дослідних проектних організацій.

Впровадження високошвидкісних магістралей буде вигідним як Україні, так і Європі як в економічному, так і в політичному плані. Це буде потужним імпульсом і серйозним заділом для економічного розвитку країн.

Високошвидкісні залізниці (Lignes Grande Vitesse – LGV) визначаються Міжнародним союзом залізниць та ЄС як стандартні, з допустимою максимальною швидкістю понад 200 км/год, або як нові лінії, з передбаченою максимальною швидкістю понад 250 км/год. Усі високошвидкісні залізниці LGV Великобританії, Франції, Німеччини, Бельгії, Голландії, Іспанії та Італії, прокладені протягом останніх 30 років, мають проектну швидкість лінії більше 300 км/год. Французька національна залізниця є світовим рекордсменом із швидкості залізничних ліній із зареєстрованою швидкістю 575 км/год на показовому пробігу по лінії LGV Est у 2007 році між Парижем і Страсбургом. Ці лінії використовуються лише для денних перевезень швидкісними пасажирськими поїздами з відносно низьким навантаженням на вісь, а рух поїздів вночі відсутній. На високошвидкісних лініях зазвичай немає вантажних перевезень (є поодинокі випадки легких, наприклад, пошти і посилок, вантажних перевезень, які створюють навантаження на вісь, сумісне з пасажирськими потягами і дозволяється на цих залізницях).

Високошвидкісне сполучення потребує повної сумісності характеристик рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, у свою чергу від сумісності рухомого складу та інфраструктури залежать безпека, ефективність і якість експлуатації, а також експлуатаційні витрати, тому в законодавстві Європейського Союзу цьому параметру приділяється значна увага. Залізнична мережа України органічно вписується у європейську мережу через

Угорщину, Польщу, Молдову, Румунію та Словаччину. Однак вигідне, з точки зору транспортних перевезень, геополітичне розташування України не використовується повною мірою.

Таким чином, досвід держав Західної Європи та Азії показав, що створення мережі високошвидкісних магістралей викликає вагомий економічний ефект, який виправдовує великі витрати на їх будівництво. Розглядаючи світовий досвід, для підвищення ефективності функціонування українського залізничного транспорту потрібно: 1) розвивати прискорений рух (до 160 км/год) на основі існуючих транспортних шляхів; 2) підвищити швидкість руху пасажирських поїздів до 200 км/год, для чого необхідно технічно переоснастити колійне господарство з подальшою механізацією його технологічних процесів; 3) впроваджувати високошвидкісний рух, для чого потрібно побудувати окрему нову колію, яка передбачає можливість руху пасажирських поїздів із швидкістю 200–350 км/год (для цього мають бути задіяні потужності як підприємств залізничного транспорту, так і сторонніх організацій); 4) розділити вантажні і пасажирські потоки.

Для підвищення конкурентоспроможності швидкісних поїздів «ІНТЕРСІТІ+» необхідно: 1) зниження терміну подорожі; 2) оптимізація графіка руху швидкісних поїздів; 3) розширення мережі швидкісних магістралей по всій території України; 4) оптимізація величини тарифів з метою залучення до швидкісних перевезень додаткових пасажирів; 5) впровадження високошвидкісного руху на всій території України.

Маючи розгалужену транспортну інфраструктуру і перебуваючи на перехресті найважливіших напрямків світової торгівлі між Європою, Азією та іншими континентами, Україна має всі передумови для розвитку транспортної галузі в рамках виваженої державної політики.