



Рисунок 2 – Кривая скорости тепловоза М62 после реконструкции участка

Согласно тяговым расчетам скорость движения увеличится примерно на 12 %, при этом износ рельсовых нитей уменьшится.

УДК 347.763.1

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ

Е. Н. КЛЮЕВА

Государственный университет инфраструктуры и технологий, г. Киев, Украина

Водный транспорт – это вид транспорта, который перевозит грузы или пассажиров по водным путям сообщения как естественным (океаны, моря, реки, озера), так и искусственным (каналы, водохранилища). Водному транспорту присущи определенные свойства, которые проявляются через основные категории водного транспорта, наделенные определенным юридическим статусом. Водный транспорт состоит из двух отдельных элементов: морского и речного транспорта.

Внутренние водные пути – один из важных элементов развития украинской инфраструктуры и эффективная альтернатива международным автомагистралям. В Украине, как и во всем мире, в настоящее время растет спрос на перевозки внутренним водным транспортом. Грузовладельцы, прежде всего металлопроизводители и зернотрейдеры, в условиях экономической нестабильности, роста цен на горючее, увеличения случаев перебоев в работе железнодорожного и автомобильного транспорта из-за конфликта на востоке страны пытаются сократить транспортные расходы и улучшить логистику перевозок. Речное судоходство становится всё более актуальным и востребованным в Украине. Внутренний водный транспорт уже в ближайшей перспективе может восстановить утраченные позиции и составить серьезную конкуренцию железнодорожному и автомобильному транспорту [1].

Нельзя недооценивать перспективность развития внутреннего водного транспорта и потенциальную возможность существенно нарастить свое представительство на рынке грузовых и пассажирских перевозок. Внутренние водные пути Украины определены Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения, включают реки, в частности, Дунай (Р80), Днепр (Р40), Днестр (Р90). Общая длина судоходных рек Украины, которые используются как водные пути, составляет 2241 км, из которых Днепр является важнейшей воднотранспортной магистралью. Бассейн Днепра занимает около 65 процентов речного пространства Украины. Подписав Соглашение об ассоциации между Украиной, с одной стороны, и Европейским союзом, Европейским сообществом по атомной энергии и их государствами-членами – с другой, Украина взяла на себя ряд обязанностей по развитию внутренних водных путей, в частности, разработки в сотрудничестве с ЕС стратегии развития речного транспорта, включение речного транспорта в систему мультимодальных перевозок и сеть приоритетных транспортных маршрутов, учитывая поддержку внедрения государственной политики по развитию Украины как транзитного государства,

имплементации в национальное законодательство норм европейского права в области внутреннего водного транспорта [2].

Развитие внутреннего водного движения полностью соответствует условиям Соглашения об ассоциации между Украиной и Европейским Союзом, Европейским сообществом по атомной энергии и их государствами-членами. В частности, Соглашением предусмотрена имплементация Украиной Директивы ЕС в области обеспечения безопасности (Директива № 2006/87 / ЕС Европейского Парламента и Совета от 12.12.2006 г., которая устанавливает технические требования к судам на внутренних водных путях; Директива № 2008/68 / ЕС Европейского Парламента и Совета от 24.09.2008 г. по перевозке опасных грузов по внутренним путям. Можно отметить, что Украиной выполняются обязательства по имплементации вышеуказанных директив. Создание Комитета (CESNI) было вызвано необходимостью выработки общих стандартов для внутренних водных путей Европы, принятие их с целью единообразного толкования, рабочего языка, осуществления соответствующих процедур, обмена информацией и механизмов надзора. Для выработки стандартов комитет принял решение привлечь экспертов из государств – членов Европейского союза, представителей международных организаций, заинтересованных во внутреннем судоходстве Европы. Участие Украины в этой организации принесет только пользу и положительно отразится на развитии судоходства по внутренним водным путям.

В 2014 г. Верховная Рада Украины ратифицировала Будапештскую конвенцию о перевозке грузов по внутренним водным путям (ЗУ № 1229-VII от 17.04.2014 г.). Ратификация конвенции будет способствовать унификации правил международных перевозок грузов внутренними водными путями, что позволит устранить препятствия в осуществлении украинскими перевозчиками международных грузовых перевозок и расширить их участие в судоходстве на европейских реках, в частности на реке Дунай. Закон Украины «О Внутренних водных путях» включает частичную имплементацию четырех директив ЕС относительно технических требований к судам внутреннего плавания, сертификацию, признание дипломов, речной информационной службы и перевозки опасных грузов.

С целью общественного обсуждения на официальном сайте Министерства инфраструктуры Украины обнародовано заявление об определении объема стратегической экологической оценки проекта Стратегии развития внутреннего водного транспорта Украины на период до 2031 года и плана мероприятий по ее реализации. Анализ положений Стратегии указывает на то, что эффективное использование внутренних водных путей Украины требует решения следующих основных проблем: несовершенная, устаревшая, а иногда и вовсе отсутствующая публичная инфраструктура (в частности, шлюзы, навигация, габаритно-судовой ход), которая не обеспечивает эффективную логистику, в том числе полноценное участие внутреннего водного транспорта в мультимодальных перевозках; отсутствует достаточная частная инфраструктура (терминальные комплексы, мультимодальные логистические центры и т. п.); старение и дефицит современного грузового и технического флота; отсутствие системной кадровой политики и квалифицированного персонала на внутренних водных путях; несовершенное законодательство, которое не обеспечивает четкое регулирование, создает избыточную бюрократическую нагрузку и не создает привлекательный инвестиционный климат; отсутствие закона о внутреннем водном транспорте и, соответственно, отсутствие устойчивого механизма финансирования отрасли; отсутствие целостного, системного государственного управления отраслью и тому подобное. Инфраструктура речных причалов (вокзалов) не соответствует современным международным техническим характеристикам и стандартам и используется лишь на 5–10 % от своей пропускной способности. Подавляющее большинство речных портов основано в советское время. Сокращение отечественного речного флота, техническое и моральное старение судов, неудовлетворительное состояние инфраструктуры, в частности приближения к аварийному состоянию значительного количества гидротехнических сооружений, отсутствие средств для государственного финансирования развития речной инфраструктуры и недостаточная заинтересованность частных инвесторов участвовать в ее развитии создают угрозу дальнейшего упадка речного транспорта в Украине [3].

Отсутствует четкое распределение ответственности за содержание и развитие внутренних водных путей, дублируются функции между органами исполнительной власти. Кроме того, река Днепр закрыта для свободного прохождения судов под иностранным флагом без соответствующего одно-

разового разрешения, а также для работы иностранного флота между портами Украины (каботаж) без разрешения на каботажные перевозки.

Именно на решение вышеуказанных проблем направлена работа Министерства инфраструктуры Украины с целью развития внутреннего водного транспорта и интеграции его в приоритетную Европейскую транспортную сеть. По мнению экспертов, чтоб восстановить судоходство по Днепру, в первую очередь необходимо провести дноуглубительные работы, что обеспечит безопасность плавания по рекам, расширит возможность захода во внутренние воды разных категорий судов.

Список литературы

1 Министерство инфраструктуры [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.htm>. – Дата доступа : 15.09.21.

2 Довгань, В. Розвиток внутрішніх водних шляхів – дорога до євроінтеграції [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://cfts.org.ua/blogs/rozvitok_vnutrishnikh_vodnikh_shlyakhiv__doroga_do_evrointegratsi_251. – Дата доступа : 15.09.21.

3 Пресс-релиз [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://mtu.gov.ua/news/32856.html>. – Дата доступа : 15.09.21.

4 Днопоглиблення Дніпра: на дні відомчих проблем [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.nibulon.com/news/novini-kompanii/dnopoliblennya-dnipra-na-dni-vidomchix-problem.html>. – Дата доступа : 15.09.21.

УДК 625.142.215:658.2(476)

МОНИТОРИНГ ШПАЛОПРОПИТОЧНОГО ПРОИЗВОДСТВА НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

П. В. КОВТУН, О. В. ОСИПОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

А. А. СУЩЕНОК, В. А. ДЕРШАНЬ

Белорусская железная дорога, г. Борисов

Одним из основных элементов железнодорожного пути являются шпалы, обеспечивающие пространственную устойчивость рельсо-шпальной решетки. До сих пор на всех мировых железных дорогах применяются деревянные шпалы, главное достоинство которых – это эксплуатационная и производственная простота. По состоянию путевого хозяйства Белорусской железной дороги на 01.01.2021 г. на деревянном основании лежит 1929,8 км пути и 3117 комплектов стрелочных переводов. Обеспечение потребности Белорусской железной дороги в деревянных шпалах, брусках для стрелочных переводов и мостовых брусках в полном объеме выполняет ОАО «Борисовский шпало-пропиточный завод», основанный в 1902 году.

Территория завода в 1902 г. составляла около двух гектаров, на которых расположились два железнодорожных пути: путь № 37 «Погрузочный» и путь № 38 «Заводской». На шпалопропиточном заводе уже в первое десятилетие его создания и развития было приобретено и смонтировано два пропиточных цилиндра, гидравлические насосы, котел и машина. Все эти механизмы работали на пару. Шпалы пропитывали дегтярным химическим раствором. В 30-е годы XX столетия в связи с интенсивно развивающимся путевым хозяйством территорию завода расширили для складирования древесины; проложили подъездной путь № 39 – «Болотный»; оборудовали еще один дополнительный склад в районе Зеленого городка, откуда шпалы транспортировались на завод купленным ширококолейным мотовозом с арендуемым подвижным составом. В 1939 году предприятие получило кран на железнодорожном ходу, а в следующем завод купил два новых шуховских котла. После войны завод пришлось восстанавливать с нуля. В 1958 году прошла небольшая реконструкция: устаревшие пропиточные цилиндры с болтовым креплением были заменены новыми с полуавтоматическим креплением крышек, расширена территория завода. В шестидесятые годы был установлен третий пропиточный цилиндр. В 1990 году на предприятии было пропитано 178 м³ древесины. Производство работало практически круглосуточно. Оно обеспечивало своей продукцией Беларусь, почти треть потребностей Украины, всю Литву, Латвию, а также других потребителей. С 2000 года на предприятии началась масштабная реконструкция. Результатом стал ввод в эксплуатацию новых