

в більшості випадках є основною причиною несхоронності вантажу на шляху слідування. Важливу роль на схоронність вантажу в період перевезення відіграють фактори, які є постійними, тобто сутність яких відбивається в застосуванні на будь-яких видах перевезення, і виключення яких неможливо, такими факторами є: кріплення, розміщення, завантаження і розвантаження вантажу. Отже, схоронність вантажу в момент перевезення буде похідною від організаційних заходів на попередньому етапі. Крім того, при організації визначаються параметри перевезення, такі як вибір маршруту, вибір транспортного засобу, вибір засобів і методів проведення заходів на вантажно-розвантажувальному етапі, що також впливає на схоронність вантажу на етапі транспортування.

КОТЕНКО Ю.А., аспірант

Український державний університет залізничного транспорту

м. Харків, Україна

ДОЦІЛЬНІСТЬ СТВОРЕННЯ МЕРЕЖІ ВИСОКОШВИДКІСНИХ МАГІСТРАЛЕЙ І ПОДІЛУ ВАНТАЖНОЇ І ПАСАЖИРСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Поява високошвидкісного залізничного транспорту в будь-якій країні світу принципово змінює її життя. Особливо це стосується регіонів, через які проходять траси високошвидкісних магістралей (ВШМ). ВШМ дозволяють розширити межі існуючих міських агломерацій та збільшивши продуктивність праці цих територій.

Крім відчутних економічних ефектів країна отримує і великі соціальні переваги. Створення єдиних міжрегіональних агломерацій дозволяє створити можливості для соціально-економічного розвитку малих міст. При цьому збільшується ділова активність населення, що проживає в регіонах, розвиток малого і середнього бізнесу як в невеликих містах, так і в містах-мільйонниках, а значить рівень доходів громадян. Об'єднання великих міст мережею високошвидкісного руху дозволяє також підвищити мобільність населення і доступність транспортних послуг, що є однією з основних цілей Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

ВШМ навіть в короткостроковій перспективі принципово змінює життя регіонів, через які проходять їх маршрути, і дає імпульс для розвитку економіки. Підтвердженням тому служать звіти експертних агентств, в яких зазначається те, що найефективнішим вкладенням державних коштів для

стимулювання зростання економіки є вкладення в інфраструктуру, зокрема, в високошвидкісний рух.

У більшості розвинених країн традиційно домінують пасажирські і малотоннажні вантажні перевезення, які практично не здійснюють специфічного впливу на інфраструктуру. Масштабне будівництво ВШМ і модернізація швидкісних ліній КНР, загальна протяжність яких на даний момент перевищує 20 тис. км, в останні роки привели до фактичного поділу «пасажирської» і «вантажної» залізничних інфраструктур Китаю. Слід відзначити, що цей процес активно продовжується. Про ефективність такої конфігурації мережі свідчить, наприклад, те, що при колосальному вантажообігу близько половини своїх доходів залізниці цієї країни отримують від пасажирського комплексу. Індія, в якій традиційно домінують пасажирські перевезення, тільки останнім часом приступила до розвитку вантажних ліній.

Протиріччя, що виникають при будівництві та експлуатації суміщеної інфраструктури, добре зрозумілі. Масові вантажні перевезення, які забезпечують на величезній території основну потребу реального сектора економіки, вимагають підвищення ваги поїзда, що в принципі не сумісне з підвищенням швидкості. Значна різниця швидкостей руху пасажирських і вантажних поїздів і є основною перешкодою при організації двох видів перевезень на суміщеній інфраструктурі. Певну роль відіграє і більший потік відмов технічних засобів і аварійних ситуацій, що виникають у вантажному русі.

Світовий досвід показує, що поділ вантажної і пасажирської інфраструктури є принциповим рішенням щодо зниження витрат і підвищення продуктивності транспортної мережі. По-перше, це дозволяє помітно вивільнити вантажні лінії для освоєння великих обсягів перевезень, усунути вузькі місця інфраструктури без її модернізації. По-друге, застосування роздільної інфраструктури дозволяє оптимізувати витрати на її утримання. Отже, питання створення інтегрованої мережі швидкісного і високошвидкісного сполучення та розвитку виділених ліній великовагового руху є дуже актуальними.

Створення мережі високошвидкісного руху в Україні дозволить створити новий економічний простір, зробити доступними робочі місця і соціальні об'єкти для більшості громадян нашої країни.