

Туди заходять поїзди. І знаходяться вони під дахом, а не на вулиці, як наші електрички. Ремонти у них виконуються за пробігом. Поїзд проїхав певну кількість кілометрів, приїхав у депо, його обслужили і він далі поїхав у рейс. Звичайно, цей ангар вражає своїми обсягами, там одночасно стоїть 10 таких поїздів. Усе відбувається спокійно, без суєти, люди не бігають, не кричать і не сваряться, видно, що знають свою роботу. У цеху не холодно, нема протягів, не тече за комір.

– Чи розповідали Вам детальніше про поїзди фірми "Пендоліно"?

– Ми мали можливість познайомитися з основними особливостями їхньої конструкції. Найцікавіше у цих вагонах – візки. М'якість ходу забезпечується гідравлічною системою газиння коливань, яка контролюється комп'ютерною програмою. Коли вагон входить у криві, комп'ютер через гідравліку забезпечує нахил вагона до центра кривої до 8 градусів і таким чином зменшує дію відцентрової сили. За рахунок цього витримується швидкісний режим. Простий приклад: у криву радіусом 500 метрів наш руханий склад може увійти на швидкості не вище ніж 96 км/год, а поїзд фірми "Пендоліно" – на швидкості 134 км/год.

і завдань. Які найгостріші проблеми Ви вбачаєте у цьому випадку?

– Є серйозні проблеми, пов'язані із якістю та технічними параметрами нашої автоматики. Реле та інша автоматика, на яких змонтовані наші СЦБ, не забезпечують належної швидкості проходження сигналів при швидкості руху 300-350 км/год. Однак, для швидкості до 220 км/год наша автоматика ще придатна. Цікаво і те, що французькі поїзди їздять до Німеччини, до Іспанії, до Італії і ніде не виникає конфліктів між поїзною та місцевою системою зв'язку і сигналізації, усе уніфіковано і настроєно на роботу у єдиній системі.

– Тобто, якщо ми хочемо нормально взаємодіяти із європейською системою залізничних сполучень, ми повинні адаптувати під них усі процеси управління перевезеннями?

– Теоретично так, а на практиці є ще багато перешкод. Одна з найбільших – різниця в ширині колії. Іспанія та Фінляндія, наприклад, мають відмінні за шириною від Європи колії і інтегрувалися в спільну систему за рахунок розсувних колісних пар. У нашому випадку це – гігантські капіталовкладення. Ймовірно, що й ми підемо таким шля-

хом. Це – надзвичайно серйозний момент. Техніка, яку ми сьогодні маємо, недостатньо. Під наші потужності, під наш колійний розвиток потрібно набагато більше рухомого складу. І цей рухомий склад повинен бути у нас разом із технологіями обслуговування, ремонту і виготовлення. Друге дуже важливе питання – це люди. Цілий ряд професій у нас ще не сягнув необхідного рівня кваліфікації. У французьких колійників нема синдрому меншовартості перед машиністами чи зв'язківцями. Щоб досягти ідеального стану колії, вони обслуговують не менш складну техніку і виконують не менш важкі завдання. А у нас поки що усе по-старому. Сьогодні колійники скаржаться на те, що їм бракує малої механізації і техніки. А якщо пригледітися до проблеми пильніше, то чи готові вони до роботи з цією технікою, якщо їм її завтра дадуть? Я сумніваюся... Отже, потрібне постійне, системне навчання. У нас його поки що теж нема. А людей треба серйозно вчити. Коли в колійному господарстві з'явиться серйозна техніка і механізація, тоді зникнуть такі проблеми, як пияцтво і смерті під поїздами на п'яну голову. Так станеться тому, що пияки не витримають іспиту складною технікою, яка потребує високої кваліфікації і постійного навчання. А на постійно

кості для місцевого адресного розвезення, але ніяк не величезними маршрутами. І вже тоді колію можна буде «шліфувати» під швидкісний пасажирський рух, під реально 220 км/год. В Україні сьогодні існує потреба пасажирів у денних поїздах. Прикладом цьому є те, як складно взяти білет з Києва до Львова на денний поїзд.

– Наскільки важко буде на Львівській залізниці розвезти по різних коліях вантажний і пасажирський рух?

– Десь важче, десь легше. Ясна річ, що на такій ділянці як Львів-Красне ми нікуди не дінемося. Ми змушені їхати сюди і пасажирськими і вантажними поїздами. Але є можливість будувати третю колію. А можна і відхилити пасажирські поїзди на маршрут Львів-Тернопіль-Хмельницьк-Вінниця-Київ, всього 5 зупинок. А на Здолбунів пустити вантажний хід. Варіанти є. І все можна зробити. Десь на невеликих ділянках ми не зможемо досягати високих швидкостей, бо не дадуть криві, які дуже дорого спрямляти. Та й будувати спрямлену колію буде дуже важко, бо землі вже розпайовані. А домовлятися із власниками і важко, і дорого. Тому варто йти по лінії меншого спротиву. Є наші колії, і треба зробити все, щоб можна було їхати по них швидко і комфортно. Можливо, з часом колія підніметься на естакади і потреба в землі взагалі відпаде. Але це – питання неблизького майбутнього, а їхати швидко треба вже сьогодні. Потреба в міграції у людей зростає.

– Швидкісний рух – це, мабуть, якісно інші вимоги і до контактної мережі, і до зв'язку?..

– Я дивився контактну мережу у французів, вона легша за нашу. Дріт тонший. Контактні опори суцільно металеві і оцинковані, покриті спеціальним покриттям. Все це – легке. Відслужило своє – пішло на переплавку. У нас, якщо опора вийшла з ладу, ми її практично хоронимо, бо нема де її використати. Можна було б її дробити для повторного використання в якості компонентів для бетону, але становок таких у нас нема. Та й зв'язок наш під великі швидкості поки що не підходить. Ще одна дуже серйозна проблема – залізничні переїзди. Ось чому потрібна державна програма під швидкісний рух. Бо за нашим законодавством, якщо швидкість поїзда перевищує 160 км/год, то колія вже не може знаходитися в одному рівні з автомобільними дорогами. А у Фінляндії, наприклад, є залізничні переїзди і є рух 200-220 км на годину. Але у них – інше законодавство. Якщо хтось опинився на колії і потрапив під поїзд, то це – його проблема. А у нас сьогодні водій автомобіля напльовав на заборонну сигналізацію, поїхав на червоне, автомобіль потрапив під поїзд і ми при цьому повинні доказати, що водій винен. У Латвії взагалі усе знають, навіть залізничні переїзди не охороняються. Є лише відеореєстратори і чинне законодавство. Потрапив автомобіль під поїзд – це проблеми водія, проїхав на червоне без наслідків, камера зафіксувала номер машини, водія знайдуть і він заплатить такий штраф, що мало йому не здасться...

– Володимире Миколайовичу, я почув дуже багато проблем. Як на Вашу думку, що переважає: проблеми чи необхідність запровадження швидкісного пасажирського руху в Україні?

– Повинен переважити здоровий глузд, який каже, що швидкісний рух потрібний. Але я впевнений, що запровадження швидкісного руху стане для держави новим важливим кроком у забезпеченні потреб громадян, а для усіх залізниць України – серйозним іспитом на уміння працювати в умовах значно вищих вимог до якості руху та його безпеки. І, власне, складання цього іспиту, стане для галузі поштовхом до виходу на якісно вищий рівень роботи, до подальшого вдосконалення. Я думаю, що усіх нас чекає серйозна і відповідальна праця.

Записав Ігор ПАРАЦАК

і ађаõ³ä åàëóç³ ó í î âó уê³ñòü»

Ще одна цікава конструктивна особливість полягає у тому, що у нас під одним вагоном знаходиться два візки, а у поїзді фірми "Пендоліно" кінець одного вагона і початок іншого спираються на один візок. Тобто візок знаходиться у місцях стикування двох вагонів, це забезпечує більшу стабільність ходу. Цікаве рішення. Поїзд складається із 8-10 вагонів, в залежності від потреби. У вагонах – комфортно, чисто, зручно, нема специфічного вагонного запаху, як у нас. Але пасажирські вагони там довго "не живуть": 15 років і усе. Вони не відновлюють вагонів так, як ми. Нас біда навчила це робити, а у них держава дотує залізничне господарство на 60 відсотків від загальних потреб.

УСЯ АВТОМАТИКА ЇХНЬОГО ПОСТА ЕЦ, ПОМІСТИЛАСЯ Б У НАШІЙ ... ШАФІ-КУПЕ

– Чи мали Ви можливість познайомитися з їхньою системою забезпечення сигналізації і зв'язку?

– Нам надали таку можливість і у цій сфері мене теж багато що здивувало. Уявіть собі, що наш середньостатистичний пост електричної централізації, це – 2-3-поверхова споруда з величезною кількістю апаратури, шаф, реле, штативів і т.п. Для прикладу, пост ЕЦ, який буде забезпечувати швидкісний рух між Парижем та Страсбургом (37 станцій), змонтований з їхньої техніки, зайняв би за об'ємом трохи більше половини шафи-купе, яка стоїть у моєму робочому кабінеті. Усе виконано на оптоволоконних кабелях, у пам'ять ЕЦ введено усі можливі варіанти можливих розв'язок, усі програмні завдання, усі варіанти маршрутів і управління рухом відбуваються із єдиного центру, розміщеного в Парижі. Треба зробити якусь маневрову роботу, подається команда з Парижа на ЕЦ, де автоматично вмикається необхідне запрограмоване завдання і починається його виконання. Лише на стрілочних переводах розводка виконана мідним кабелем. Передбачено високий ступінь захищеності від помилок, від виходу на шлях руху зустрічних маршрутів. І майже повна відсутність людей і часто фатального в наших умовах людського фактора.

– Я не сумніваюся, що подумки Ви прирікли їмні умови і завдання до наших умов

хом і тоді треба буде повністю адаптовувати під європейські стандарти усі основні процеси, в т.ч. і вимоги до безпеки руху.

Крім того, треба багато що міняти у системних підходах до забезпечення швидкісного руху в Україні. З одного боку, нам потрібен сьогодні швидкісний рух і нам потрібні поїзди, які ми бачили. Вони дорогі – один вагон коштує 4 млн євро. Але при такому рухомому складі поїздка з Києва до Харкова сьогодні тривала б не більше 3 годин. На мою думку, купувати треба не лише поїзди. У цьому випадку треба купувати не тільки продукцію, але і лінію із її виготовлення. Із усього почутого, мені імпонує позиція Китаю, який, окрім 48 поїздів, замовив ще технологічну лінію із обслуговування та виготовлення вагонів фірми "Пендоліно" і вже у 2010 році почне випуск своїх вагонів для швидкісного руху. За останніми даними, поїзди фірми "Пендоліно" курсують в 19 країнах Європи. І якщо ми хочемо сьогодні бути привабливими для пасажира, то ми мусимо купляти цей руханий склад.

– Принципowo інша швидкість руху диктує принципowo інші технології і навіть інше інженерне мислення. Чи трапилися Вам якісь цікаві приклади таких змін?

– Мене вразили наші відвідини у Страсбурзі фірми «Yooos Loh», яка займається виробництвом стрілочних переводів. Я був вражений якістю їхньої продукції. Стрілка 1/11 їхнього виробництва дозволяє по прямій їхати зі швидкістю 200 км/год. Вони запровадили у себе практику обгону поїздів у пасажирському русі не на станціях, як у нас, а під час руху за рахунок паралельних вставок і стрілочних переводів. При цьому використовуються стрілки 1/45 і 1/65. Це унікальні стрілочні переводи, які вони вкладають на перегонах. Дуже цікаве підприємство, надзвичайно високий рівень автоматизації виробничих процесів. Людей не видно, а продукція йде.

– Як на Вашу думку, якщо ставити завдання досягти їхнього рівня, то де у нас буде більше проблем: у технічній сфері чи в людському факторі?

– Це питання треба ділити на ще більше складових. Нам сьогодні бракує техніки. Колись ми допускалися системних помилок, купуючи не виробництво, не технологію, а лише продукцію. Продукція швидко вичерпується, зношується, а виробництво і технології служать десятиліттями і можуть вдосконалюватися та самовідтворювати-

п'яну голову професіоналом не станеш.

– Чи відомо Вам скільки заробляють французькі залізничники?

– Ні. Про зарплату вони не хотіли говорити. Може це у них комерційна таємниця? Одне запитання на цю тему ми поставили, відповіді не одержали. Із цього видно, що вони не бідно живуть. Життя у Франції дороге. А виглядають люди загалом добре і видно, що матеріально забезпечені.

НЕМА ГРОШЕЙ, НЕМА ЗУПИНОК...

– Якби зараз треба було починати реалізацію програми запровадження в Україні швидкісного руху, то з чого, на Вашу думку, треба починати?

– Насамперед потрібна державна програма швидкісного руху. Ніяк інакше це не вийде. Знову ж таки, розкажу про досвід французів. У них під швидкісний рух виділяють гроші усі регіони, через які цей рух відбуватиметься. Ми поставили питання з точки зору наших реалій: два регіони виділили, а два відмовилися виділяти, як бути? У французів відповідь проста і чітка: хто грошей не виділив, на їхні станції зупинок не буде. Справедливо і мудро. А якщо мер міста не виділив гроші, то його вже завтра городяни запитають: чому цей поїзд не зупиняється в нашому місті? Це і є державний підхід. Ще один цікавий приклад організації швидкісного руху на 500-кілометровому маршруті Париж-Страсбург. На маршруті – 37 зупинок, але поїзд зупиняється тільки на двох зупинках, бо інакше він не буде швидкісним, якщо зупинятиметься у кожному селі. Наступний поїзд на цьому маршруті зупиняється на інших двох зупинках, наступний на ще інших і таким чином швидкісним рухом охоплюється весь напрям і всі зупинки. А ще це – суттєва економія електроенергії, бо найбільше її витрачається на розгін поїзда.

Отже, якщо говорити про запровадження швидкісного руху у нас, то потрібна державна програма. Під цю програму потрібне принципowo інше колійне господарство із повною механізацією усіх колійних робіт. Друге – це рухомий склад, який повинен відповідати вимогам швидкісного руху. Третє – обов'язкове розведення по різних коліях пасажирських і вантажних потоків. Вантажі можуть перевозитися у невеликій кіль-

