

Нещодавно в інформаційно-методичному центрі Львівської залізниці відбулося чергове засідання міжнародної комісії експертів комітету Організації співпраці залізниць (ОСЖД), на якому провідні спеціалісти організації обговорили питання утримання та ремонту залізничної колії і штучних споруд.

Місце зустрічі

Учасників конференції привітав перший заступник начальника Львівської залізниці Олександр Єфіменко і ознайомив делегатів зі специфікою магістралі.



– Львівська залізниця охоплює Закарпатську, Львівську, Івано-Франківську, Рівненську, Волинську, Чернівецьку та Тернопільську області, – зазначив Олександр Єфіменко. – На території залізниці

розташовано 14 прикордонних переходів. Серед них три потужні – із республікою Польща, є також прикордонні переходи зі Словаччиною, Угорщиною та Румунією.

Залізниці розташована в регіоні, що має величезну кількість штучних споруд. Загалом на Львівській залізничній лінії нараховується 7 тисяч та 2702 мости, з них 1143 збудовані століття тому. На території Львівської залізниці знаходиться 30 тунелів, п'ять із них було збудовано з 1973 по 1991 роки. Сьогодні активно ведеться будівництво нового Бескидського двоколісного тунелю протяжністю 1,8 км. Поруч із ним розташований старий одноколісний тунель. Як спеціаліст, що тривалий час керував рухом на напрямку від Ужгорода до Бескида та Лавочного, можу сказати, що це поки що одне з найскладніших місць пропуску поїздів на даній ділянці. Крім того, однопутна колія довжиною у 1,8 км розташована на підйомах. Тому пропуск поїздів через цей тунель потребує особливої уваги.

Українські залізниці перебувають у стадії реформування. Узагальнюючи досвід реформування залізниць в Угорщині, Словаччині, Румунії можу сказати, що чимало їхніх напрацювань підходять і для нашої інфраструктури, проте є і відмінності, які потребують індивідуального підходу. Головна мета реформування – забезпечити оптимальне управління процесом перевезень вантажів та обслуговування пасажирів.

“Ключі” до швидкісного руху



– Комісія експертів країн організації співпраці залізниць за фаховим принципом збирається щороку, – зауважив начальник управління інженерних споруд Головного управління колійного господарства Укрзалізниці Георгій

Линник. – Упродовж року експерти вивчають та готують різні питання і на комісіях обговорюють їх, а в підсумку приймаються певні нормативні документи, що служать пам'ятками для подальшої спільної роботи.

Сьогодні ми обговорюємо низку важливих питань, які стосуються безбаластних систем, що застосовуються у мостобудуванні – зараз вони інтенсивно розвиваються тому це питання викликає спільний інтерес; безбаластних підрейкових основ для швидкісних ліній – це дуже важливо, адже країни Європи, зокрема Польща та Чехія, досягли у цьому напрямку серйозного прогресу. Тому підсумкові матеріали таких конференцій ма-

Колія і штучні споруди: перспективний план розвитку

ють для Укрзалізниці важливе значення. У подальшому ми використовуємо їх для розвитку своєї нормативної документації.

– Яка ситуація нині спостерігається зі штучними спорудами на залізницях в Україні?

– Ситуація стабільна, їхня надійність забезпечується, але, звичайно, вони старіють. Старіння штучних споруд вимагає, на наш погляд, реорганізації системи їхньої експлуатації. Таке завдання поставив перед нами генеральний директор Укрзалізниці. Зараз готується проект створення дирекції з капітального ремонту штучних споруд. Це буде єдина на всіх українських залізницях організація, що займатиметься питаннями ремонту штучних споруд, об'єднавши в собі всі сили та засоби, які зараз зосереджені на залізницях.

Треба сказати, що на Львівській залізничній лінії знаходиться 35 відсотків штучних споруд із усієї кількості, що експлуатуються у за-

тничній і спеціалізованій основі, – зауважив голова комісії ОСЖД з інфраструктури та рухомого складу від Чехії Мілан Гржебачка.



– Мета її створення – розвиток залізничного транспорту на території Європи та Азії. ОСЖД можна навіть порівняти зі своєрідним мостом між Європою та Азією. Члени нашої організації займають географічне положення від Північної Кореї, республік Середньої Азії та Ірану до Сходу. Незабаром отримаємо результати розгляду заяви на вступ у нашу міжнародну організацію ще однієї країни – Ісламської республіки Афганістан. Нині всі добре усвідомлюють переваги залізничного транспорту у порівнянні з автомобільним, – продовжив Мілан

займаються пасажирськими та вантажними перевезеннями. Комісія, яку я представляю, займається проблемами інфраструктури та рухомого складу.

– Які основні питання стоять на порядку денному цього засідання комісії?

– Тема сьогоднішньої наради – земляне полотно та штучні споруди. Таке засідання експертів, як сьогодні, збирається раз на рік за заздалегідь погодженим між членами організації планом. Визначаються ведучий засідання та його помічник. Саме ведучий представляє проект матеріалу. Це для нас дуже корисна інформація, адже вона дає можливість стежити за розвитком залізниць та конкретним досвідом. Основний результат нашої роботи – випуск так званих пам'яток, що мають три категорії: рекомендаційні (технічний та технологічний аспекти виконання робіт). Ці матеріали мають не лише інформативний характер, а й можуть бути обов'язково-рекомендаційними чи обов'язковими. Такі пам'ятки погоджує конференція генеральних директорів членів організації.

У кожній такій нараді беруть участь залізничники-фахівці з цієї проблематики. Наприклад, спеціалісти зі шляхових дирекцій чи дистанцій колії чи експерт, що працює у якомусь науково-дослідницькому інституті. У нашій комісії працюють доктори технічних наук, доценти, інженери. Упевнений, що треба скеровувати у комісію більше молодих спеціалістів, щоб вони теж брали участь у цій роботі.

Чотири головні питання конференції

Сьогодні ми розглядаємо чотири головні проблеми. Перша – розробка проекту пам'ятки-рекомендації зі застосування безбаластних систем верхньої будови колії при проектуванні, будівництві та капітальному ремонті штучних споруд. Безбаластний шар – це майбутнє будови колії. Він має багато різних конструкцій, тому нам необхідно узагальнити напрацьований досвід та дати пропозиції із використання того чи іншого методу. При цьому ретельно досліджується технологічний, експлуатаційний та фінансовий бік питання. Безперечно, кожен метод має право на життя, і наше завдання – надати необхідні рекомендації із його застосування.

Друге питання – актуалізація пам'ятки критеріїв оцінки підбаластної основи для швидкісних ліній та методи визначення їхніх кількісних значень. Усім зрозуміло особливе значення швидкісних ліній. Тут вивчаються найкращі ідеї, що дозволяють виконати завдання при мінімізації фінансових затрат. Третій важливий пункт – актуалізація пам'ятки, у якій подано рекомендації з утримання та покращення конструкцій залізобетонних мостів. І четверте питання – актуалізація пам'ятки-рекомендації з розробки технологій ремонту кам'яних та бетонних опор мостів. Із усіх цих питань є багато напрацьовань, адже робота над ними триває весь рік, і перед нарадою ведучий розсилає усім залізницям-учасницям напрацьовані матеріали з висновками провідних експертів. Наприклад, на сьогоднішній нараді ми розглядаємо матеріали про безбаластне залізничне полотно, над якими спільно працювали спеціалісти-залізничники з Польщі, Росії та України. Тому не випадково, що саме Львівська залізниця, де проходить засідання цієї міжнародної комісії, має великий досвід експлуатації та ремонту штучних споруд.



“На Львівській залізничній лінії знаходиться 35 відсотків штучних споруд, що експлуатуються у залізничній інфраструктурі України. Загалом у нас близько 20 тисяч таких об'єктів, приблизно 8 тисяч із них – на Львівській залізничній лінії. Фінансування робіт з обслуговування забезпечується на необхідному рівні. Та основні проблеми ми маємо не від нестачі фінансування, а в питаннях організаційних, через неритмічне забезпечення матеріалами. Триває налагодження цього процесу, проте він ще не досяг європейського рівня, зокрема порядок тендерних закупівель. При цьому можна сказати, що ми маємо певний досвід із проведення тендерних закупівель для будівництва Бескидського тунелю, які здійснювалися за європейськими принципами міжнародної організації ФІДЕК”.

лізничній інфраструктурі України. Загалом у нас близько 20 тисяч таких об'єктів, приблизно 8 тисяч із них – на Львівській залізничній лінії. Фінансування робіт з обслуговування забезпечується на необхідному рівні. Та основні проблеми ми маємо не від нестачі фінансування, а в питаннях організаційних, через неритмічне забезпечення матеріалами. Триває налагодження цього процесу, проте він ще не досяг європейського рівня, зокрема порядок тендерних закупівель. При цьому можна сказати, що ми маємо певний досвід із проведення тендерних закупівель для будівництва Бескидського тунелю, які здійснювалися за європейськими принципами міжнародної організації ФІДЕК. Ми бачимо переваги того, що відпрацьовано у Західній Європі у порівнянні з вітчизняними реаліями.

– Організація співпраці залізниць (ОСЖД) об'єднує нині 25 активних членів на неполу-

Гржебачка. – Кожен вид транспорту відіграє свою роль, але тенденція переходу більшості вантажів на довгі відстані з автомобільного на залізничний вид перевезень – наше майбутнє. Адже екологія на планеті потребує спільних зусиль для утримання її на належному рівні. До нашої організації входять держави-члени, що мають величезні території, починаючи з місць із вічною мерзлотою аж до сейсмічно нестійких районів та регіонів із великою кількістю опадів, що створює великі проблеми для утримання залізничних насипів. Словом, доводиться вирішувати широкий спектр проблем.

Комітет, який я представляю в організації, розташований у Варшаві, там працює кілька комісій. У сфері їхньої діяльності – розвиток транспортних коридорів, тобто розвиток залізничних перевезень на довгі відстані. Окрема комісія займається транспортним правом. Крім того, є комісії, що

Спілкувався
Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора