

”
Орест Климпуш,
голова ФРТУ:
«Разом із економічно
необґрунтованими
та державно за-
регульованими тарифами, існуванням
нелегальних перевезень, стрімким зро-
станням вартості пального невідповідність
компенсацій за пільгові перевезення
пасажирів призводить до складного
фінансового стану перевізників, закриття
маршрутів у сільській місцевості, блокує
можливість оновлювати рухомий склад.
Саме зволікання із запровадженням адрес-
ного механізму пільг може призвести до
соціального вибуху».



”
Оксана Рейтер,
заступник міністра
інфраструктури
з питань євроінтеграції:
«Регіональна програ-
ма підтримки спрямована на визначення
та усунення існуючих сьогодні проблем,
пов'язаних із безпекою дорожнього руху.
Для того щоб проблеми ліквідувати, їх
треба вірно та чітко визначити. Подальша
робота експертів, законодавців має бути
спрямована на створення таких умов та
розробку таких законів, які допомагати-
муть кожній людині не лише не порушувати
правила, а й спрощуватимуть сам процес
дорожнього руху».



ЩЕ БІЛЬШЕ ІНФОРМАЦІЇ ЧИТАЙТЕ
НА НАШОМУ САЙТІ



■ **Вчена рада журналу**

Пішінько О. М.,
д. т. н., професор, ректор ДНУЗТ
ім. ак. В. Лазаряна, голова вченої ради

Курган М. Б.,
д. т. н., професор, завідувач кафедри
«Проектування і будівництво доріг»
ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна, заступник
голови вченої ради

Козаченко Д. М.,
д. т. н., професор, завідувач кафедри
«Управління експлуатаційної
роботи» ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Радкевич А. В.,
д. т. н., професор, полковник запасу
Держспецтрансслужби, начальник
кафедри військової підготовки
ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Бараш Ю. С.,
д. е. н., професор, завідувач
кафедри «Облік, аудит та
інтелектуальна власність» ДНУЗТ
ім. ак. В. Лазаряна

Скалозуб В. В.,
д. т. н., професор, завідувач кафедри
«Комп'ютерні інформаційні
технології», декан факультету
«Технічна кібернетика» ДНУЗТ
ім. ак. В. Лазаряна

Афанасов А. М.,
д. т. н., професор кафедри
електричного транспорту, декан
факультету «Електрифікація
залізниць» ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Петренко В. Д.,
д. т. н., професор, завідувач кафедри
«Тунелі, основи та фундаменти»
ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Кузнєцов В. Г.,
д. т. н., професор кафедри
«Енергопостачання залізниць»
ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Ткач Т. В.,
д. псих. н., професор кафедри
«Фінанси та економічна безпека»
ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Хміль В. В.,
д. філос. н., професор, завідувач
кафедри «Філософія та соціологія»
ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Довганюк С. С.,
д. іст. н., к. т. н., доцент, директор
Львівської філії ДНУЗТ
ім. ак. В. Лазаряна

Копитко В. І.,
д. е. н., професор, завідувач
кафедри гуманітарної та соціально-
економічної підготовки, декан
факультету Львівської філії ДНУЗТ
ім. ак. В. Лазаряна

■ **Партнерські організації**

Певзнер В. О.,
д. т. н., професор, завідувач
лабораторії нормативів
улаштування рейкової колії
і оптимізації швидкостей руху
поїздів, Всеросійський науково-
дослідний інститут залізничного
транспорту (Росія)

Ульф Гербер,
доктор-інженер, керівник
відділу «Верхня будова колії та
колієне господарство», факультет
транспортних наук «Фрідріх
Ліст», Дрезденський технічний
університет (Німеччина)

Ткач А. А.,
доктор хабілітований, професор,
факультет комп'ютерних наук в
галузі управління, Університет
«Політехніка Жешувська»
ім. І. Лукасевича (Польща)

Гедимінас Вайчунас,
д. т. н., доцент, завідувач кафедри
залізничного транспорту,
Вільнюський технічний університет
ім. кн. Гедимінаса (Литва)

**Матеріали рубрики «Наукова
думка» рекомендовані до
публікації вченою радою ДНУЗТ
ім. ак. В. Лазаряна (протокол
№ 11 від 02.06.2014 р.)**



БУДІВНИЦТВО ПОРТОВОГО ЕЛЕВАТОРА В ОДЕСЬКІЙ ОБЛАСТІ ПОЧНЕТЬСЯ У 2015 РОЦІ

Агрохолдинг «Укрленд-фармінг» (Ukrlandfarming) має намір почати будівництво зернового хабу в районі порту Южний.

Керівництво холдингу оцінює вартість будівництва у \$1 млрд. «Якщо буде сприятливий фінансовий розвиток, то ми б хотіли наступного року зосередитися саме на будівництві порту. Будівництво зараз йде на етапі документації», — повідомив І. Петрашко, заступник генерального директора агрохолдингу.

За його словами, будівництво досі не розпочалося через нестачу фінансів: «Ми працюємо зараз із кількома інвесторами щодо цих проектів. У нас є контрагенти, які готові побудувати «під ключ», але в нас поки що є питання з фінансуванням, ураховуючи ситуацію в економічному секторі країни. При позитивних обставинах ми почнемо будівництво вже наступного року».

Нагадаємо, раніше Державна продовольчо-зернова корпорація України також повідомила про свої плани розбудови перевалочного господарства, зокрема з облаштування понад 100 хлібоприймальних пунктів на залізницях та з придбання 50% частки у статутному капіталі ТОВ «Українська національна стивідорна компанія».

ВІДНОВЛЕНО ПОВНОЦІННУ РОБОТУ КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ ЕЛЕКТРИЧКИ

Південно-Західна залізниця відремонтувала рухомий склад столичного проекту «міська електричка».

На маршруті курсують 12 електропоїздів з інтервалом 7–15 хв. Серед відремонтованих поїздів один має нову схему забарвлення і новий логотип. Як відзначає О. Кава, радник голови Київської міської державної адміністрації з питань транспорту: «З часом будуть перефарбовані всі вагони електропоїздів міського сполучення, проте додаткового фінансування для цього не потрібно. Нова схема кольорів буде введена поетапно, тобто за необхідності ремонту й фарбування електропоїздів. До речі, над дизайном нової схеми забарвлення, а також над розробкою нового логотипу працював ві-

домий український дизайнер І. Склярєвський».

Залізниця має можливість скоротити інтервал до 8–10 хв при збільшенні кількості електропоїздів, однак для цього міська влада повинна регулярно та своєчасно виділяти кошти на технічне обслуговування електропоїздів та поступово оновити весь парк електричок, оскільки відремонтовані електропоїзди витримують ще максимум 5–6 років експлуатації.

Крім того, як повідомляють у Київській міській державній адміністрації, із початку жовтня поточного року стали доступні GPS-дані про рух електропоїздів місь-

кого сполучення. Відповідно пасажирів можуть у режимі реального часу відслідковувати рух електропоїздів і не витратити зайвий час на очікування на станції.

Довідка. Міська електричка — єдиний вид громадського транспорту столиці, скориставшись яким, усього за 50 хв можна об'їхати по кільцю увесь Київ. Південно-Західна залізниця, окрім технічного обслуговування поїздів, постійно проводить роботу з розширення інфраструктури «міської електрички», щоб зробити цей вид громадського транспорту максимально зручним для пасажирів.

ДАНІ СТУДЕНТСЬКОГО ТА УЧНІВСЬКОГО КВИТКІВ ЗВІРЯЮТЬ ІЗ БАЗОЮ МІНОСВІТИ

Для пільгового проїзду залізницею дані студентського (учнівського) квитка будуть перевіряють в Єдиній державній електронній базі з питань освіти, яку сформував Міністерство освіти і науки України.

За новими правилами знижка на проїзд залізничним транспортом надається у залізничних касах лише тим студентам вищих навчальних закладів I–IV рівнів акредитації та учням професійно-технічних навчальних закладів, дані яких занесені до Єдиної державної електронної бази.

Оформлення пільгового проїзду в поїздах міжміського сполучення студентам буде здійснюватися тільки в разі співпадіння номера студентського квитка, прізвища та імені студента, зазначених у студентському квитку, з інформацією, яка буде занесена до електронної бази МОН. МОН закликає

студентів та учнів перевірити дані щодо наявності власного студентського (учнівського) квитка у створеній Єдиній державній електронній базі з питань освіти (ЄДЕБО). З цією метою відкрито сервіс «Перевірка студентського / учнівського квитка за даними ЄДЕБО» (<http://www.inforesurs.gov.ua/info-per/inforesurs-per-doc.html>). У разі відсутності зазначених даних, МОН радить студенту або учню звернутися до адміністрації навчального закладу, у якому він навчається.

Після тестування електронної бази в залізничних касах студенти зможуть купувати квитки з пільгою та-

кож і через онлайн-систему booking.uz.gov.ua.

Довідка. Зміни у правилах оформлення пільгових проїзних документів студентам та учням передбачені постановою Кабінету Міністрів України від 17 жовтня 2013 року № 784 «Про внесення змін до пункту 6 Порядку надання пільгового проїзду студентам вищих навчальних закладів I–IV рівнів акредитації та учням професійно-технічних навчальних закладів у міському й приміському пасажирському транспорті та міжміському автомобільному і залізничному транспорті території України».

У МІНІСТЕРСТВІ ІНФРАСТРУКТУРИ ОБГОВОРЮВАЛИ ПИТАННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У Міністерстві інфраструктури пройшов Національний круглий стіл із питань безпеки дорожнього руху в Україні, організований регіональним проектом «ТРАСЕКА Безпека дорожнього руху II».

За словами О. Рейтер, заступника міністра інфраструктури України з питань європейської інтеграції, регіональна програма підтримки спрямована на визначення та усунення існуючих сьогодні проблем, пов'язаних із безпекою дорожнього руху. Реалізацію проекту розраховано на 2014–2016 роки. Проект передбачає надання сприяння країнам-бенефіціарам у здійсненні нормативних та інституційних реформ; ратифікації міжнародних угод; проведенні аудиту безпеки дорожнього руху, транспортних засобів та аналізу ділянок доріг підвищеної небезпеки; організації системи технічного огляду транспортних засобів тощо. Також у рамках проекту передбачено проведення навчальних семінарів у десяти країнах-бенефіціарах. Проект фінансується Євросоюзом (€1,899 млн),

координатором виступає компанія SAFAGESA. Експерти ЄС у рамках проекту надають допомогу в розробці і впровадженні плану дій для підвищення рівня безпеки дорожнього руху в кожній із цих країн, реалізація якого, безумовно, сприятиме підвищенню надійності транспортної системи коридору Європа – Кавказ – Азія, забезпеченню належного рівня захисту учасників дорожнього руху та навколишнього середовища. Т. Андрєєва, менеджер із транспорту представництва ЄС в Україні, підкреслила, що, за європейським досвідом, запровадження правильної координації системи дорожнього руху сприяє зниженню рівня транспортних пригод, та запевнила у продовженні надання європейською стороною підтримки та технічної допомоги під час розроб-



ки та впровадження системи заходів із підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Заступник міністра висловила побажання, щоб під час підготовки базового комплексу заходів із підвищення безпеки дорожнього руху експерти ЄС урахували ту економічну та політичну ситуацію, яка сьогодні склалася в Україні. У свою чергу Мінінфраструктури на постійній основі проводить роботу з підвищення рівня безпеки на дорогах, у тому числі відповідно до Глобального плану ООН у рамках Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр., а відтепер і з огляду на підписання та ратифікацію Угоди про асоціацію, упроваджуватиме реформи відповідно до єдиних європейських стандартів. У рамках реалізації Стратегії підвищен-

ня рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2015 року, Транспортної стратегії України на період до 2020 року, Галузевої програми забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2013–2015 рр. реалізується комплекс заходів зі зниження аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, посилюються вимоги до персоналу автомобільного транспорту та конструкції транспортних засобів (упровадження тахографів), започатковано технічне розслідування ДТП, розробляється Положення про систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті з урахуванням норм міжнародного стандарту ISO 39001:2012 «Система управління безпекою дорожнього руху (БДР) — вимоги та настанови щодо застосування» тощо.

ТРИВАЄ ВДОСКОНАЛЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ ПОРТОВОГО СПІВТОВАРИСТВА

Наприкінці вересня цього року було проведено робочу нараду щодо перспектив удосконалення Інформаційної системи портового співтовариства (ІСПС) за участі керівників ДП «АМПУ», Південної митниці, митних постів «Одеса-порт», «Іллічівськ», представників оперативного управління боротьби з контрабандою та митними правопорушеннями.



У ході наради обговорювалися проблемні питання щодо практичної реалізації рішень розширеної наради з питань спрощення процедури оформлення вантажів і транспортних засобів, яка відбулася на початку вересня 2014 року.

За підсумками наради були прийняті рішення про необхідність розробки в Інформаційній системі портового співтовариства модуля «боротьба з контрабандою». Модуль дозволить підвищити ефективність правоохоронної роботи Південної митниці, зокрема: скасувати блокування контейнерів, які ввозяться в Україну

морським транспортом, в електронних системах контейнерних терміналів та узгодження співробітниками оперативного управління боротьби з контрабандою та митними правопорушеннями актів зважування.

Також були прийняті рішення про необхідність зменшення кількості контейнерів, які підлягають зважуванню, за рахунок підвищення якості аналітичної роботи. Обговорювалася можливість скасування практики візування нарядів співробітниками оперативного управління боротьби з контрабандою та митними правопорушеннями.



ЧОРНОМОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ФОРУМ 2014

21–23 жовтня 2014 року в м. Одесі на території морського вокзалу відбувся Чорноморський транспортний форум.

У рамках Міжнародного Чорноморського транспортного форуму 2014 було проведено міжнародну виставку з транспорту й логістики «ТрансУкраїна 2014», міжнародну спеціалізовану виставку «ТрансРейл Україна 2014», спеціалізовану виставку «Комерційний і муніципальний транспорт 2014», міжнародну виставку із судноплавства, суднобудування й розвитку портів «Одеса 2014».

«Сподіваємося, що транспортний форум стане імпульсом для активної роботи з концентрації загальних організаційних та інвестиційних ресурсів для освоєння нових проектів із реконструкції та модернізації морської і транспортної інфраструктури регіону із залученням державних і приватних інвестицій, майданчиком для демонстрації можливостей суднобудівної галузі, сучасних технологій транспортних вантажоперевезень», — йдеться у вітальному слові організаторів форуму.

Зазначений захід було проведено за підтримки Одеської обласної державної адміністрації, Одеської міської ради, Асоціації портів Чорного і Азовського морів BASPA, Асоціації суднобудівників і судноремонтників Чорноморського регіону BRASS, Міжнародної асоціації судновласників Чорноморського регіону BINSА, Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром», Асоціації контейнерних ліній України, Федерації роботодавців транспорту України, Української асоціації якості,

Асоціації «Європейський союз транспортників України», Асоціації міжнародних експедиторів України, Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України, Асоціації виробників навігаційного обладнання та провайдерів інформаційних навігаційних послуг.

З вітальним словом до учасників форуму звернулася О. Рейтер, заступник міністра інфраструктури з питань європейської інтеграції, яка підкреслила, що зараз Україна переживає важливий етап становлення державності, та повідомила присутнім про готовність Уряду до подальшого розвитку країни як європейської держави. Зокрема вона зазначила: «Ми поважаємо демократичні принципи європейського ринку. Ми готові проводити відповідні реформи нашої транспортної системи, щоб вона стала вагомою частиною європейської та світової систем».

С. Доброход, директор Департаменту автомобільного транспорту Мінінфраструктури, відзначив важливість розвитку громадського пасажирського транспорту в контексті спільної діяльності різних видів транспорту.

О. Климпуш, голова Федерації роботодавців транспорту України, наголосив, що обмін інформацією і ділові зустрічі на подібних форумах є запорукою майбутніх бізнес-проектів.

О. Янчук, заступник мера Одеси, поінформував учасників про міську програму розвитку сухого порту та його території.

У рамках форуму також відбулася спеціалізована виставка «ТрансРейл Україна 2014», на якій Укрзалізницю представляли ДП «УТЛЦ» та ДП УДЦТС «Ліски». ТОВ «Спецкран» (м. Харків) представило бімодальні трактори на автомобільно-залізничному ходу, серійне виробництво яких було нещодавно налагоджено. За словами В. Гапонова, заступника директора ТОВ «Спецкран», пристосування для трактора, які дозволяють йому їздити залізницею, винайшли на підприємстві давно, і є відповідний патент на винахід. Особливість трактора-локомотива в тому, що він має спеціальні напрямні, за допомогою яких може їхати по залізничних коліях і тягнути кілька залізничних вагонів. Тягове зусилля на рейки передається колесами трактора. За словами В. Гапонова, такий бімодальний транспортний засіб можна використовувати як маневровий тепловоз на під'їзних коліях. Трактор порівняно з тепловозом споживає значно менше палива і дешевший в обслуговуванні.

Свою лабораторну, наукову та проектно-конструкторську базу на виставці представив також постійний партнер нашого видання — Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна (ДНУЗТ).

На форумі також був присутній Д. Козаченко, д. т. н., керівник науково-дослідної частини ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна та постійний автор і член вченої ради нашого видання, який узяв участь у 17-ій Міжнародній конференції з транспорту та логістики, де виступив із доповіддю «Покращення перевезень зернових вантажів у морські порти».

А. Донченко, директор ДП «УкрНДІВ» (м. Кремен-

чук), відзначив, що основною проблемою транспортного машинобудування для залізничного комплексу є відсутність державних замовлень та стабільного фінансування, а також запропонував низку заходів для стабілізації цього сегмента, зокрема:

- скоротити терміни повторного призначення та повноваження органів із сертифікації продукції для залізничного транспорту в системі УкрСЕПРО;
- розробити понад 300 нових національних стандартів на заміну існуючих із часів СРСР;
- адаптувати національні стандарти до європейських вимог, у тому числі прискорити розробку та впровадження пакету регламентів щодо вимог до рухомого складу з додержанням вимог норм Євросоюзу;
- розробити принципову нову кредитно-лізингову політику для вітчизняних покупців рухомого складу.


Р. Піттман, директор Департаменту економічних досліджень Антимонопольного управління Міністерства юстиції США, проаналізував можливість різних моделей реформ для залізничного транспорту України.

В. Вороной, начальник служби стратегічного розвитку ДП «Адміністрація морських портів України», під час своєї доповіді щодо перспектив Інформаційної системи портового співтовариства (ІСПС) зазначив, що із упровадженням ІСПС кожен клієнт системи (експедитор, товаровідправник, митник тощо) зі свого робочого місця має змогу відслідковувати процес оформлення наряду та переміщення вантажу в режимі реального часу. Зокрема, за словами В. Вороного, замовник



в ІСПС має можливість дистанційно з офісу:

- оформити електронний наряд та направити його для оформлення митною службою;
- отримати електронну перепустку;
- переглядати процедуру оформлення контролюючими службами.

Варто зазначити, що широка географія країн-учасниць та регіонів України, які були представлені на форумі, у непростий для нашої країни час підтверджує інтерес до транспортної та морської галузей України, а також свідчить про гарні перспективи для розвитку транзитного потенціалу нашої держави. 



НАУКОВІ РІШЕННЯ ДЛЯ ІНЖЕНЕРНИХ СПОРУД

14–15 жовтня поточного року у Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна було проведено IV Міжнародну науково-практичну конференцію «Мости та тунелі: теорія, дослідження, практика».

У роботі конференції взяли участь провідні вчені Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна, Національного транспортного університету, фахівці Департаменту інженерних споруд Укрзалізниці та інші.

З вітальним словом до присутніх звернувся О. Пшінько, д. т. н., професор, ректор університету, який відзначив необхідність упровадження нових підходів до підготовки фахівців для інфраструктурних підрозділів залізничного транспорту, зокрема завдяки виконанню загальноєвропейських освітніх проектів, таких як MISCTIF та MieGVF.

Г. Линник, к. т. н., заступник начальника Департаменту інженерних споруд Укрзалізниці, розповів присутнім про структуру новоствореного Департаменту, зокрема він зазначив, що до його підпорядкування увійдуть дорожні мостопоїзди, Старокостянтинівський завод залізобетонних шпал та дирекції з будівництва мостового переходу через р. Дніпро у м. Києві та з будівництва Бескидського тунелю. Особливо Г. Линник наголосив на необхідності коректного визначення дефектності інженерних споруд, що було неможливо за попередньої системи, коли персонал, який обслуговував інженерні споруди, був у підпорядкуванні дистанцій колії.

А. Лянтух-Лященко, д. т. н., професор Національного

транспортного університету, у своїй доповіді «Формати надійності в Єврокодi» відзначив необхідність якнайскорішого упровадження єврокодів під час будівництва загалом та у першу чергу штучних споруд. Єврокоди — це комплект гармонізованих європейських стандартів (hEN) для розрахунку несучих конструкцій будівельних споруд і захисту конструкцій від дії вогню. Зокрема А. Лянтух-Лященко підкреслив недвозначність трактування термінів у єврокодах та наявність національних доповнень, у яких кожна країна може пропи-сати власні економічно-обґрунтовані норми, наприклад щодо вмісту бетонних сумішей.

Особливу увагу учасників заходу привернула доповідь А. Радкевича, д. т. н., полковника, начальника кафедри військової підготовки Держспецтрансслужби, який відзначив необхідність постійного проведення навчань мосто-понтонними підрозділами Держспецтрансслужби, що в умовах, які зараз склалися в Україні, є дуже актуальним.

В. Редченко, д. т. н., завідувач Дніпропетровського комплексного відділу ДерждорНДі, запропонував для аналізу результатів динамічних випробувань мостів використовувати програму «СпектрУМ», що була виготовлена на замовлення Укравтодору.

Зазначимо, що вже четвертий раз поспіль одним

із центральних організаторів конференції є Галузева науково-дослідна лабораторія штучних споруд ДНУЗТу (науковий керівник — професор О. Распопов*, д. т. н., проректор ДНУЗТ, завідувач — В. Соломка, к. т. н., старший науковий співробітник). Основними напрямками наукової діяльності лабораторії є:

— створення систем оцінки стану штучних споруд із розробкою комплексних заходів, спрямованих на підвищення надійності та довговічності мостових конструкцій;

— удосконалення методів розрахунків мостів та розробка нових методів їх динамічного розрахунку;

— розробка програмних забезпечення для проектування та класифікації мостових конструкцій.

За останні роки лабораторія здійснила випробування мостових переходів через р. Дніпро у м. Києві, через р. Десна на 110–111 км лінії Чернігів – Ніжин, через р. Новий Дніпро в м. Запоріжжі, Мереф'яно-Херсонського мосту у м. Дніпропетровську, естакади через ДніпроГЕС та багатьох інших.





Пішов із життя Олександр Сергійович Распопов — видатний учений, талановитий педагог

*...Но слишком рано твой ударил час
И вешее перо из рук упало.
Какой светильник разума угас!
Какое сердце биться перестало!*

М. О. Некрасов

Про Олександра Сергійовича не можна сказати, як у більшості випадків, що він пройшов довгий шлях, якщо це оцінювати роками. Але те, що він зробив за свій короткий життєвий шлях, варто оцінити саме великим. Біографія Олександра Сергійовича Распопова — це приклад служіння науці.

Олександр Распопов народився 26 квітня 1960 року в робочій сім'ї мостобудівельників у м. Дніпропетровську.

За покликом серця він вступив до Дніпропетровського інституту інженерів залізничного транспорту (з 2002 року — Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна) на факультет «Мости та тунелі» і після його закінчення з відзнакою у 1982 році був направлений у галузеву науково-дослідну лабораторію динаміки мостів, де працював інженером. З грудня 1985 року навчався в очній аспірантурі і після її закінчення захистив кандидатську дисертацію у спеціалізованій вченій раді ДНІТУ за двома спеціальностями: 01.02.03 — будівельна механіка та 05.23.15 — мости, тунелі та інші будівельні споруди на залізницях та автомобільних дорогах (тема дисертації «Логічні моделі в задачах динаміки нерозрізних та рамних мостових конструкцій»). Працював молодшим науковим, старшим науковим співробітником науково-дослідної частини університету, а з 1991 року — доцентом кафедри «Мости». У 1998–1999 рр. проходив стажування в університетах Франції за програмами французького уряду з підготовки кадрів у галузі економіки та менеджменту.

Навчався в докторантурі університету і в 2009 році захистив дисертацію на здобуття наукового ступеня доктора технічних наук за спеціальністю 05.23.17 — будівельна механіка (тема дисертації «Автоматні та топологічні методи динамічного аналізу просторових стержневих систем»). У листопаді 2002 року його призначено проректором з навчальної роботи, а в липні 2006 року обрано, крім того, і завідувачем кафедри «Мости».

Олександр Сергійович Распопов — автор 150 наукових праць та трьох монографій.

Основним науковим напрямком його роботи була динаміка будівельних конструкцій, взаємодія штучних споруд з рухомих складом, і саме за цим напрямком він керував роботою аспірантів.

Протягом багатьох років як проректор він проводив роботу в напрямку розширення міжнародних зв'язків з університетами України, а також країн ближнього та дальнього зарубіжжя (Франції, Польщі, Латвії, Казахстану та Киргизстану). За короткий строк вивчив французьку мову і вільно спілкувався із зарубіжними колегами. Саме завдяки його кропіткій роботі у 2011 році перша група випускників ДНУЗТ завершила курс навчання й отримала дипломи магістра за спеціальністю «Інтероперабельність та безпека на залізничному транспорті», що стало своєрідним «вікном» у Європу. Проект провідного українського транспортного ВНЗ «Магістр» — «Інтероперабельність (Безпека) Сертифікація» у сфері міжнародного залізничного транспорту в Україні та Центральній Азії (скорочено Misctif) був визнаний кращим серед 530 вишуквачів. І тепер його реалізація створила механізм спілкування між Європейським Союзом і сусідніми країнами у сфері освіти. Але першим підсумком став захист 60 дипломних магістерських робіт, яким присвоєна міжнародна кваліфікація «Головний фахівець залізничного транспорту», що є вищою у світовому таблиці рангів.

О. С. Распопов був дійсним членом Транспортної академії України, мав звання «Почесний залізничник».

Відаючи всього себе і весь вільний час роботі, він не звертав уваги на стан здоров'я. Коли 13 жовтня звернувся до лікарів, то, на жаль, було все запізно. 29 жовтня цього року його не стало. Університет, кафедра, близькі та знайомі понесли непоправну втрату. Світла пам'ять про Олександра Сергійовича буде жити в серцях багатьох людей, які його знали не тільки в Україні, а і в країнах ближнього та дальнього зарубіжжя.



БРИТАНІЯ АКТИВНО БУДУЄ МЕРЕЖУ CROSSRAIL

Будівництво мережі Crossrail порівнюють із будівництвом тунелю під Ла-Маншем: його також називали занадто дорогим; він здавався непотрібним; але зараз лондонці з нетерпінням чекають відкриття нової мережі позавуличного залізничного транспорту.

Мережа Crossrail — це система внутрішньоміської високошвидкісної залізниці Лондона. Згідно з проектом вона з'єднає міські райони, а також східні та західні передмістя. Протяжність ліній складе 118 км. Пропускна здатність розрахована на 24 поїзди з 10 вагонів на годину в кожному напрямку, максимальна швидкість на наземних ділянках становитиме до 160 км/год, у тунелях — до 100 км/год.

Свою підтримку проекту не раз засвідчувала королева Об'єднаного Королівства Єлизавета II. І нещодавно вона знову показала свою зацікавленість проектом, відвідавши відкриття перебудованої станції Редінг Великої Західної Магістралі мережі Network Rail.

Реконструкція станції є ключовим елементом програми з розбудови Reading Station Area. Вартість проекту склала £897 млн. Він також включає в себе будівництво нового депо.

Загалом на станції буде можливість обслуговування

чотирьох потягів на годину, у першу чергу мережі Crossrail, починаючи з 2019 року. За прогнозами, до 2030 року пасажиропотік на станції досягне 30 млн пасажирів на рік. У зв'язку з цим була збільшена потужність станції, для чого було збудовано п'ять нових платформ, з'єднаних ліфтами та ескалаторами з величезним конкурсом над коліями. М. Холвуд, керуючий директор Великої Західної Магістралі (Great Western Main Line — GWML) зазначив: «Сьогодні фантастичний день. І не тільки тому, що наші пасажирів мають абсолютно нову станцію, яка відповідає вимогам XXI ст. Він знаменує собою завершення першого великого проекту в серії інвестицій, які будуть здійснені залізницею найближчим часом».

Важливо відзначити, що від самого початку передбачалося, що Crossrail буде переданий у концесійне управління. Transport for London обрала MTR Corp Ltd. пріоритетним претендентом на кон-



цесію системи Crossrail. Сума концесійної угоди складає £1,4 млрд. Термін дії — 8 років із можливістю пролонгації ще на 2 роки.

Наразі ж продовжується будівництво лінії, і британський оператор залізничної інфраструктури Network Rail обрав Balfour Beatty для виконання контракту на суму £16 млн із проектування й будівництва восьми автотрансформаторних підстанцій напругою 25 кВ, що будуть живити контактну мережу Crossrail.

Крім того, було завершено відновлення 136-річного тунелю Коннаут.

Тунель було збудовано у 1878 році. Він виконаний у стилі вікторіанської епохи й до свого закриття у 2006 році був частиною Північної Лондонської Лінії. Наразі ведуться роботи з його поглиблення та укріплення. Наступного року будуть укладені договори на улаштування системи автоматизації та телемеханіки.

Окремо варто зазначити, що 31 липня цього року Б. Джонсон, мер Лондона, натякнув на подальше роз-

ширення проекту Crossrail. Представляючи інвестиційний план британської столиці до 2050 року, він повідомив: «Цей план є повним пробудженням відповідно до суворих потреб, з якими зіткнеться Лондон протягом наступної половини століття... Crossrail-2 повинен бути схвалений, і можуть знадобитися подальші його продовження».

Нині ж важливим завданням є будівництво лінії, що має з'єднати Crossrail із Магістраллю Західного узбережжя (West Coast Main Line — WCML). Дослідження її будівництва буде профінансовано Європейським Союзом, який у рамках Програми розбудови Транс'європейської мережі (TEN-T) виділив €2,9 млн. П. Маклафлін, голова Департаменту транспорту Об'єднаного Королівства, повідомив, що будівництво цієї лінії може зменшити час у дорозі до 15 хв та навантаження на станцію Юстон під час її реконструкції в рамках проекту High Speed 2.





T-BOX: ВИКОРИСТАННЯ ЕНЕРГІЇ «ЗАЛІЗНИЧНОГО» ВІТРУ

Залізничний транспорт прийнято вважати одним із найбільш екологічних, але як виявилось, він може послужити людям і в енергетичних цілях. Весь секрет криється у вітрі! Поїзди, особливо швидкісні, під час руху створюють штучний вітер, який досі ніяк не використовувався. Промислові дизайнери з Китаю та Італії Цянь Цзянь й Алі Леонетті Лупаріні (Qian Jiang, Ale Leonetti Luparini) знайшли застосування «залізничного» вітру, створивши вітряний генератор T-box.

T-box — циліндр з обертовими лопатями всередині, більша частина якого буде розташована під землею, установлюється між шпалами. Вітер від проїжджаючого поїзда приводить в дію лопаті, які виробляють енергію. Застосування пристрою на залізницях і лініях метро дозволить задіяти для виробництва електроенергії ще одне поновлюване джерело, яке завжди буде в наявності. Ось так, «блакитний вагон біжить, гойдається, швидкий поїзд набирає хід», а лопаті тим часом обертаються, оживляючи струм.

Потенційна ефективність незвичайних вітряних генераторів багатообіцяюча. За підрахунками винахідників, на одному кілометрі колії можна буде розмістити до 150 пристроїв. Поїзд довжиною в 200 м, що рухається зі швидкістю 300 км/год, проходить цю відстань за 18 с, дозволяючи генератору виробляти 2,6 кВт/год. Незважаючи

на короткі «вітряні» проміжки, на жвавих ділянках генератори зможуть виробляти істотні обсяги електроенергії. Наприклад, поїзд, що долає дистанцію в 345 км між містами Тайбей і Гаосюн, зможе виробити 897 кВт·год електроенергії, заощадивши при цьому 358,8 кг вугілля, скоротивши викиди вуглекислого газу на 897 кг, а оксиду сірки на 8,97 кг.

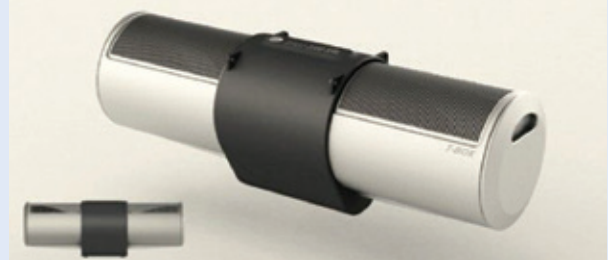
Здобута і збережена за допомогою вітряних генераторів T-box електроенергія може бути використана в місцях, у яких відсутній доступ до традиційних електромереж. Це особливо актуально для бідних нерозвинених країн, хоча вандалізм навряд чи дозволить втілити ідею в життя. Крім того, поки що невідомо, чи окупляться фінансові витрати, необхідні для виробництва й установки генераторів.

Проте сам концепт дуже цікавий і перспективний, оскільки передбачає видобуток

електроенергії не з природних джерел, а з того, що створила сама людина. Та ще й щадним до природи й людини шляхом, без будь-яких хімікатів і побічних ефектів. Цей винахід справив справжній фурор і був відзначений срібною медаллю на конкурсі промислового дизайну Lite-On awards, який щорічно проходить у Китаї.

Пристрій для використання енергії «залізничного вітру» міг би доповнити запропоно-

вані ізраїльською компанією Innowattech п'єзоелектричні прокладки для залізниць на зразок тих, що вже використовуються на танцполах і на деяких автомобільних дорогах для отримання електроенергії. А скільки ще у світі незадіяних джерел доступної енергії! Залишається лише сподіватися, що оригінальна інноваційна концепція неодмінно знайде свою практичну реалізацію, адже «краще, звичайно, попереду».



ДО 2020 РОКУ В ЛАТВІЇ МОДЕРНІЗУЮТЬ ІНФРАСТРУКТУРУ

Найбільшим проектом, який планують реалізувати, є електрифікація залізничного коридору Схід – Захід, витрати на яку оцінюються в суму €549 млн.

Модернізації потребує інфраструктура найважливіших залізничних вузлів країни — Риги та Даугавпілса.

Цей проект оцінюється в €105 млн. На модернізацію систем сигналізації потрібно €100 млн, а на створення без-

дротової мережі GSM-R — від €50 до 80 млн.

У Магоніс, президент Латвійської залізниці, зазначив, що на власні кошти залізниця може провести модернізацію найважливіших залізничних вузлів або реалізувати менш

об'ємні проекти. Проте такий великий проект, як електрифікація залізничного коридору Схід – Захід, підприємство не зможе реалізувати своїми силами, тому йому необхідна підтримка держави та співфінансування з фондів ЄС.



БНК ПОСТАВИТЬ НАФТОПРОДУКТИ ДО ЛИТВИ

Білоруська нафтова компанія (БНК) і Литовські залізниці підписали довгостроковий договір на поставку нафтопродуктів із Білорусі до Клайпедського порту.

Підписання відбулося під час роботи виставки «Транспорт і логістика» в Мінську. Від білоруської сторони документ підписав О. Демидов, генеральний директор БНК, з литовської — С. Дайлідка, генеральний директор компанії Lietuvos Geležinkeliai.

«Договір із БНК — це робота не одного місяця. Ми прийшли до конкретних цифр, залежних від обсягу», — зазначив С. Дайлідка. Обсяг нафтопродуктів, які плануються перевезти за три зазначених у договорі роки, не уточнюється, поставки будуть забезпечені за фіксованими ставками.

БЗ РОЗВИВАЄ ІНТЕРМОДАЛЬНЕ ПАСАЖИРСЬКЕ СПОЛУЧЕННЯ

Білоруська залізниця (БЗ) розпочинає тестову експлуатацію дизель-поїздів у напрямку Національного аеропорту Мінськ.

Про новий проект на виставці «Транспорт і логістика» повідомив В. Морозов, начальник БЗ. «У листопаді розпочнеться тестова експлуатація проекту з відпрацюванням логістики перевезення пасажирів не тільки з Мінська, а й загалом по Білорусі з використанням можливостей залізничного сполучення», — заявив він.

За словами А. Сивака, міністра транспорту і комунікацій Білорусі, на першому етапі проекту особливу популярність новий вид сполучення матиме у працівників аеропорту.

Після реалізації першого етапу проекту доставляти пасажирів та обслуговуючий персонал до Національного аеропорту Мінськ передба-

чається з Мінська, Борисова і Смоленчів. Згодом планується побудувати з'їзд із нинішньої залізничної колії та електрифікувати всю ділянку до аеропорту.

У БЗ заявляли, що проект будівництва залізничної гілки від столиці до Національного аеропорту Мінськ повинен бути комерційним. Реалізація

проекту також розглядається в тісній сукупності з розвитком супутньої містобудівної та соціальної інфраструктури. Передбачається, що поява залізничного сполучення до головного аеропорту країни сприятиме збільшенню пасажиропотоку й підвищенню конкурентоспроможності магістралі.



ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЕКТИ



Алжирська Entreprise du Métro d'Alger обрала консорціум компаній Saeti, Dong Myeong та Eurostudios для виконання контракту з будівництва **10-кілометрового** відгалуження лінії № 1 столичної залізниці в напрямі аеропорту. Сума контракту — **DZD1,1 млрд.**



Уряд Аргентини затвердив контракт зі спільним підприємством компаній Eleprint і Esuco з будівництва одноколійного моста між районами Рінгуелет і Толоза у Буенос-Айресі. Сума контракту — **A\$3,099 млрд.**



Австралійська залізниця обрала компанію Axion для постачання шпал Ecotrax, що виготовляються з переробленого пластику, на суму **A\$575 тис.**



Компанію Porr було обрано для виконання контракту на суму **PLN31,6 млн** з модернізації 50-км лінії Позна – Гоач.



Компанію Ken-Ha-Tor Engineering & Construction було обрано для виконання контракту з оновлення станцій Нетанія і Хадера (Ізраїль). Сума контракту — **₪14,5 млн.**



Strukton Systems модернізує **4** існуючі тягові підстанції та збудує **1** нову для легкорейкової залізниці Утрехту.



Компанія Nexans поставить **113 км** безгалогенового кабелю для будівництва четвертої лінії метрополітену Ріо-де-Жанейро (Бразилія).



Torpol обрав Pozbud як субпідрядника для виконання проекту з модернізації ділянки Варшава-Рембетов – Туш лінії Варшава – Білосток, що стане частиною транс'європейського проекту Rail Baltica. Сума контракту субпідряду склала **PLN133 млн.**

БІЛОРУСЬКІ ТА ЛИТОВСЬКІ ЗАЛІЗНИЧНИКИ ПОКРАЩУЮТЬ ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ

Інтермодальний термінал у Каунаському логістичному центрі, де з'єднуються залізничні системи з різною шириною колії (1520 і 1435), надасть можливість швидкого перевантаження контейнерів.

Міністерство транспорту і комунікацій Литви вважає споруджуваний у Каунасі логістичний хаб зручним для Білорусі. Про це заявив Р. Сінкявічюс, голова транспортного відомства Литви: «Інтермодальний термінал у Каунаському логістичному центрі, де з'єднуються залізничні системи з різною шириною колії, надасть можливість швидкого перевантаження контейнерів. Цей центр буде зручно використовувати білоруським компаніям — тут вони зможуть складувати й перевантажувати вантажі, що дозволить їм слідувати безперешкодно далі до країн ЄС».

Литва — один з учасників проекту Rail Baltica, що передбачає будівництво залізниці з колією стандартної європейської ширини (1435 мм), яка повинна з'єднати країни Балтії та Західної Європи.

Р. Сінкявічюс звернув увагу на те, що в Литві вітають ініціативи спільних проектів для розвитку транзитного потенціалу: «Настав час просування євразійських транспортних мереж з інтегруванням усіх видів транспорту».

Говорячи про досягнуті успіхи спільно з білоруською стороною, міністр нагадав про скорочення оформлення



поїздів при перетині кордону між ЄС і Митним союзом, що рухаються через кордон Литви та Білорусі, до 30 хв. «Це стало воістину унікальним досвідом», — вважає він.

У поточному році була проведена активна робота із забезпечення вантажопотоків на залізниці в напрямку Білорусь – Литва і конкурентоспроможних тарифних умов. Взаємний інтерес білоруські та литовські партнери вбачають у розвитку проекту поїзду комбінованого транспорту «Вікінг». Також, на думку представників залізничних компаній, збільшенню вантажопотоку має сприяти

проект, пов'язаний із контейнерним поїздом «Неман», що почав курсування восени 2013 року за маршрутом Колядичі – Вільнюс / Каунас – Колядичі.

За підсумками 2013 року, транзит вантажів по Білоруській залізниці в напрямі Литви становив 6,8 млн т, або 100,9% до 2012 року. Позитивним прикладом ефективною спільної роботи білоруських і литовських залізничників є залучення додаткових вантажопотоків основної номенклатури вантажів, серед яких мінеральні — добрива, нафтопродукти, вугілля, чорні метали.



Саудівська залізниця замовила роботи з будівництва другої колії на ділянці Хофуф – Харада лінії Дамман – Ер-Ріяд за **SAR391 млн**.



Національного оператора пасажирських перевезень Швеції, компанію SJ, було обрано для виконання маршрутів регіональної мережі Västtågen протягом дев'яти років, починаючи з грудня 2015 року. Вартість контракту становить **SEK5 млрд**.



Адміністрація California High Speed Rail (США) обрала компанію Arcadis для виконання 5-річного контракту з управління проектами за **\$72 млн**.



Спільне підприємство Siemens і Cofely Fabrisom улаштують систему ETCS Рівня 2 на 36% бельгійської залізничної мережі. Сума контракту складала **€510 млн**.



Спільне підприємство країн Балтії у рамках проекту Rail Baltica 2 збудує залізницю Каунас – Вільнюс. Орієнтовна вартість будівництва — **€850 млн**.



Network Rail обрала компанії Colas Rail і URS для виконання 10-річного контракту з оновлення переїздів у південній Англії та Уельсі. Сума контракту — **£400 млн**.



Дві боснійські вантажні компанії погодилися забезпечити 10 пар поїздів на добу для перевезення залізничної руди з басейну Омарска до заводу Зеніка Арселор Мітал Стіл, щоб збільшити показник перевезення з **1150 до 1450 т**.



Французька RFF відновлює пасажирське сполучення за маршрутом Ольорон – Беду. Загалом на модернізацію лінії було витрачено **€102 млн**, які виділив уряд регіону Акітен.