

18. Господарський кодекс України : закон України від 16.01.2003 № 436-IV // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення: 06.04.2018).

Одержано 23.04.2018



УДК 340.15(477)

Галина Олегівна Прохорченко,

*асистент кафедри управління експлуатаційною роботою
Українського державного університету залізничного транспорту*

ДЕЯКІ ПИТАННЯ РОЗВИТКУ ПЕРЕВІЗНОГО ПРОЦЕСУ НА ВІТЧИЗНЯНИХ ЗАЛІЗНИЦЯХ

Одним з найважливіших показників рівня розвитку залізничного транспорту завжди був і залишається обсяг пасажиропотоку. Але пасажирські перевезення вирішують, в основному, соціальні завдання, які диктуються потребами мільйонів людей у масовому і доступному виді транспорту. Протягом півтора сторіччя відкриття нових природних копалин, будівництво промислових гігантів призводило до своєрідних «проривів» в розвитку царської Росії, а відтак колишнього СРСР і України, в тому числі, за рахунок збільшення протяжності залізниць і постійного нарощування обсягів вантажів, що перевозяться: сировини, обладнання, будматеріалів, продовольства тощо. Потребу у перевезеннях великих мас вантажів на далекі відстані визначили і природні особливості країни: головні паливно-сировинні бази розміщені у її східних районах, а переробна промисловість сконцентрована у центральній частині України. Власне для інтенсифікації перевізного процесу в основному створювалися у XIX ст. залізниці: Санкт-Петербург-Москва (Миколаївська залізниця) і Транссибірська магістраль, а у XX ст. – Турксиб, БАМ та інші ключові магістралі. Звичайно «піонером» для перевезення вантажів в Російській імперії слід вважати Миколаївську залізницю.

У 1837 р. між Петербургом і Павловськом була побудована перша в Росії залізниця громадського користування – Царсько-сільська. На відміну від черепанівської залізниці, ця залізниця мала багато в чому розважальний характер, розглядалася як дикий атракціон для багатії публіки, що, між іншим, з роками

не зашкодило їй перетворитися на загальнодоступну і постійно завантажену пасажирськими составами приміську магістраль. Значення Царськосельської залізниці для розвитку залізничного транспорту в Росії дуже велике. Була обкатана модель нового для Росії виду транспорту, доведена його вимогливість, швидкість, здатність функціонувати у будь-яку погоду і будь-яку пору року, а також підтверджена можливість пересування рейками навантажених поїздів. Власне «вантажна складова» залізничного транспорту, а також його необхідність для вирішування військово-стратегічних завдань і змусили імператора Миколу I оголосити будівництво магістралі між двома столицями і не шкодувати грошей на будівництво залізничних магістралей з державної казни.

Актуальність для Росії процесу її перетворення на залізничну державу невдовзі підтвердилася Кримською війною, яка розпочалася у 1853 р. Ця війна продемонструвала керівництву Росії важливість залізниць як надійного засобу мобілізації усіх резервів та оперативного їх використання.

Друга половина XIX і початок XX століть характеризуються широким розмахом залізничного будівництва в Росії: з'являються Закаспійська, Мурманська залізниці, за рекордно короткі строки (з 1891 по 1916 рр.) споруджується Транссибірська магістраль, яка простяглася від Уралу до Тихого океану [1, с. 451]. На початку XX ст. Російська імперія за протяжністю залізниць вийшла на друге місце у світі. Вже на перших магістралях перевезення здійснювалося у 3–4 рази швидше, ніж на інших видах транспорту. Залізниці швидко ставали прибутковими і використовували великі приватні капітали. Для значного збільшення вантажного обороту вимагалися не тільки більш удосконалені локомотиви і надійні рейкові колії. Необхідно було ув'язати в єдину систему усі залізниці країни (в тому числі і приватні) для забезпечення ритмічного і безперебійного руху ними вантажних поїздів [2, с. 37]. У перші роки існування залізниць в Росії вагони оберталися тільки в межах своєї магістралі. На стикових пунктах здійснювалося перевантаження місткості вагонів тих залізниць, що передавали вантаж, тій залізниці, яка його приймала. Така система була продиктована постійністю парку вагонів для кожної залізниці, які були її власністю. Прямі

ж перевезення – з магістралі на магістраль – здійснювалися на основі домовленостей про розміри підведення вагонів до стикових колій. Ось чому у 1869 р. для залізничного транспорту Російської імперії були усунені усі заборони – вперше у світі було запроваджено безперебійне сполучення, яке допускало експлуатацію вантажних вагонів на усіх залізницях країни. Ця система до того ж обумовила уніфікацію парку вантажних вагонів, тобто створення однакових за типом, конструкції і розмірів вагонів для усіх залізниць Російської імперії. Було також запроваджено і порядок взаємного користування вантажними вагонами для безперевантажувального просування вантажів. Таким чином, була забезпечена можливість вільного проходження вантажів через ряд залізниць в одному і тому ж вагоні на багато тисяч верст та дуже раціональні форми взаємного користування вагонами. Тут доречно зауважити, що основні принципи реформи 60–70-х років XIX ст., які були спрямовані на оптимізацію руху вантажопотоків по усій країні, не застаріли і досі, і використовуються на залізницях пострадянських країн.

Погодження між окремими залізницями про прямі сполучення в межах однієї держави трансформувалися у погодження міждержавні. Згідно Бернської Конвенції 1890 р. про пряме сполучення між окремими державами, на території Європи формувався єдиний залізничний простір для перевезення вантажів і пасажирів. Ця Конвенція поступово включала в себе усі європейські держави, в тому числі і царську Росію. Збільшення вантажопотоків вимагало і нових, більш потужних локомотивів. Царська Росія в кінці 90-х років XIX ст. пережила своєрідний «паровозобудівний бум». Брянський, Путіловський у Петербурзі, Коломенський під Москвою, Луганський на Україні заводи сформували основу локомотивнобудівної промисловості країни. А на початок XX ст. Росія повністю звільнилася від іноземної залежності в галузі паровозобудування. З 1901 по 1917 рр. на заводах країни було побудовано біля 13,5 тисяч паровозів, з них біля 8 тисяч – це були паровози серії «О». Їх люб'язно у народі називали «овечками». Ці паровози були найбільш поширеними в Росії аж до 1917 року. У 1912 р. було створено і перший вітчизняний п'ятивісний паровоз, який отримав назву серії «Э». Цей паровоз за багатьма параметрами переважав закордонні аналоги.

Зростання обороту вантажів вимагало вагонів підвищеної вантажопідйомності, для цього у 1895–1909 рр. було спроектовано понад десяток типів вантажних вагонів. Однак невдовзі виявилася і їх нестача – особливо у перші роки Першої світової війни. Ось чому Міністерство шляхів сполучення царської Росії змушене було закупити у Канаді і США 20 тисяч вантажних двовісних і чотиривісних вагонів («пульманів»). Вантажопідйомність пульмана дорівнювала 40 тонам. Загалом, технічне оснащення залізниць на початку XX ст. не зазнало суттєвих змін. Недостатня потужність не дозволяла експлуатувати локомотиви і вагони з високим навантаженням на вісь. Роки Першої світової і громадянської війн серед інших поглибили і цю проблему. Ці війни завдали колосальної шкоди залізничному господарству країни – було виведено з ладу біля 80 % усієї залізничної мережі, зруйновано біля 400 паровозних депо і майстерень. Відновлення галузі і руху вантажних складів в багатьох регіонах доводилося починати практично з нуля. При вирішенні цього завдання важко оцінити роль нового головного органу молодой радянської країни – Народного комісаріату шляхів сполучення. Відновлення залізничного транспорту здійснювалося одночасно з його технічною реконструкцією.

Період 20–30-х років XX ст. слід вважати одним з найбільш важливих в розвитку залізничного транспорту колишнього СРСР. У вантажному локомотивному господарстві з'являються модернізовані паровози серії «Э». Однак невдовзі їх замінили паровози серій «ФД» і «СО», які мали силу тяги на 15–20 % більшу, ніж у попередників. У 1924 р. було створено перший у світі радянський тепловоз «Щ», через вісім років було засновано новий вид тяги – на московському заводі «Динамо» побудовано перший вітчизняний електровоз «ВЛ-19». І взагалі у 20-х роках починається досить таки інтенсивна електрифікація залізничних колій. В цей час випускаються нові вітчизняні вантажні вагони, створюється автозчеплення і пневматичні гальма. З 1930 по 1940 роки було побудовано понад 8 тисяч км залізниць, обладнаних автоблокуванням, широко застосовувалася централізація стрілочних переводів. Все це дозволило на початок 40-х років XX ст. суттєво модернізувати залізничну галузь, що багато в чому забезпечило зростання вантажопотоків. У цей період

відбувається і справжня (без перебільшення) революція в організації перевізних процесів. Була запроваджена маршрутизація вантажних перевезень, особливо відправна, при якій поїзд формувався на одній із станцій з вагонів, навантажених одним вантажовідправником і таких, що прямували до пункту вивантаження без перероблення на попутних станціях. Для прискорення просування вантажів, покращення використання рухомого складу і зниження затрат на перевезення було забезпечено відправлення вагонів цілими маршрутними поїздами. З 1932 р. з'являється нова форма маршрутизації – замкнуті кільцеві маршрути з багатовісних вагонів на залізницях Уралу і Кузбасу. Поїзди тут оберталися між певними пунктами і мали при цьому постійний склад вагонів з однорідним вантажем (вугіллям, рудою і т.д.). Були застосовані і інші заходи, які сприяли оптимізації перевізного процесу, проводилася реконструкція залізниць, удосконалювалося планування перевізного процесу, за локомотивами закріплювалися постійні бригади, покращувалася організація вагонопотоків. У 1935 р. було уведено єдиний мережевий графік, до цього кожна залізниця мала свій графік руху поїздів без прив'язки до стикових пунктів. У єдиній транспортній системі з'явилися розриви. Після 1935 р. ці розриви були ліквідовані, було також забезпечено наскрізний розклад руху поїздів усією мережею, закладено принцип уніфікації вагових норм, який забезпечував пропускання транзитних поїздів через усі станції та вузли без зміни ваги рухомих складів. При цьому, одночасно з графіком руху поїздів став складатися графік обороту локомотивів. На залізницях стали переходити на кільцеву їзду – локомотиви проходили станцію депо без відчеплення від складу, бригади змінювалися на станційних коліях, а технічне обслуговування відбувалося в оборотних депо. Кільцева (на відміну від плечової) їзда суттєво скоротила простой составів і локомотивів на станціях [3, с. 1486].

Слід обов'язково відзначити і роль людського фактора для удосконалення вантажних перевезень. У 30-х роках ХХ ст. країну і залізничну галузь охопила хвиля «стаханівського» руху. Починання шахтаря-рекордсмена Олексія Стаханова першим в залізничній галузі підхопив легендарний український машиніст Петро Кривоніс. Він та його наступники дивували країну небаченими

до цього досягненнями щодо перевищування ваги рухомих составів, технічної швидкості поїздів, зниження часу обороту вагона. Ентузіазм галузевих рекордсменів у поєднанні з технічними та організаційними заходами з удосконалення вантажних перевезень модернізацією локомотивного парку, реконструкцією і технічним оснащенням залізниць дав винятково видатні результати. В цьому можемо перекоонатися, порівнявши, наприклад, показники обсягу вантажних перевезень та використання рухомого складу з 1933 по 1937 роки. За цей період відправлення вантажів зросло з 286,1 до 517,3 млн. тонн, вантажообіг – з 169,5 до 354,8 млрд. тонно-кілометрів, технічна швидкість руху поїздів з 24,4 до 31,4 км за годину, середня вага вантажного поїзда з 959 до 1200 тонн, а оборот вантажного вагона скоротився з 7,69 до 6,98 діб.

Список бібліографічних посилань

1. Образцов В. Н. Проект распределения узлов на русской железнодорожной сети и сортировочной работы узлов с целью сокращения маневровой работы и простоя вагонов. *Техника и экономика путей сообщения*. 1922. № 12. С. 445–466.

2. Образцов В. Н. Московский узел и основные идеи его переустройства. *Труды XXII-го Советательного съезда представителей службы эксплуатации железных дорог СССР*. Орел, 1926. С. 1–65.

3. Образцов В. Н. Некоторые основные вопросы энергетики локомотива. *Изв. АН СССР. Отд. техн. наук*. 1948. № 9. С. 1483–1487.

Одержано 19.04.2018



УДК 343.98

Ілля Костянтинович Російський,

*аспірант кафедри криміналістики, судової медицини
та психіатрії Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ*

ОСОБЛИВОСТІ РОБОЧОГО ЕТАПУ СЛІДЧОГО ЕКСПЕРИМЕНТУ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ КРАДІЖОК ІЗ ПРИМІЩЕНЬ МАГАЗИНІВ

Відповідно до ст. 240 КПК України «з метою перевірки і уточнення відомостей, які мають значення для встановлення обставин кримінального правопорушення, слідчий, прокурор має право провести слідчий експеримент шляхом відтворення