

М. Курган, д. т. н., професор, завідувач кафедри «Проектування і будівництво доріг»,  
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна

## У ВИТОКІВ ШВИДКІСНОГО Й ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ ПОЇЗДІВ В УКРАЇНІ

УДК 656.2.022.846



**Висвітлюється науковий внесок у розвиток транспортної науки міністра транспорту та зв'язку, генерального директора Укрзалізниці, дійсного члена Транспортної академії України, Героя України Кірпи Георгія Миколайовича (1946–2004 рр.). Наукова спадщина, створена за недовгий період його активної творчої діяльності, — глибока й багатогранна, має практичну направленість, а також є джерелом для проведення досліджень і подальшого розвитку залізничного транспорту в Україні.**

Сьогодні в студентській аудиторії ми часто згадуємо ім'я міністра транспорту та зв'язку, генерального директора Укрзалізниці, дійсного члена Транспортної академії України, Героя України Кірпи Георгія Миколайовича.

Скільки пройшло часу, а він живий у наших серцях і спогадах. Доля цієї людини так міцно переплелася з долею України, що важко знайти на карті залізницю, де б не залишився слід Георгія Миколайовича. Багато різних матеріалів надруковано про нього в газетах і журналах, є книжки й фільми, у яких висвітлюється життєвий шлях Г. Кірпи, але нам здається, що його науковий внесок у розвиток транспортної науки висвітлено дуже скромно. А саме наукова спадщина і є джерелом для проведення досліджень і подальшого розвитку залізничного транспорту в Україні.

Співпраця Г. Кірпи з Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна (ДНУЗТ) почалася на початку 90-х років минулого століття з міжнародних конференцій, що проводив Західний науковий центр у м. Львові. Зустрічаючись із ним, ми зрозуміли, що Георгій Миколайович — генератор ідей, і сприяли їхньому втіленню. Чому, задумався він, тягачі з причепами, у яких перевозять вантажі, борознять дороги із заходу на схід, з півдня на північ, розбиваючи дороги, забруднюючи навколишнє середовище. А чи не можна поєднати два види перевезень — залізничним та автомобільним транспортом — в один. І поєднав! Так з'явилися контейнерні перевезення. Вирішивши це завдання як з наукового, так і з практичного боку, Георгій Миколайович у 1997 році успішно захис-

тив кандидатську дисертацію в ДНТ. А в 1998 році вийшла з друку його перша монографія «Организация контейнерных перевозок в Украине». І до цього часу курсують поїзди «Ярослав» за маршрутом Київ – Славкув (Польща) та «Вікінг» за маршрутом Іллічівськ – Київ – Клайпеда (Литва).

Серед пропозицій, які обговорювалися із Георгієм Миколайовичем, особливої уваги заслуговувала програма розвитку єдиної інтегрованої транспортної системи на євразійському континенті.

Незважаючи на велику зайнятість, він підготував монографію «Інтеграція залізничного транспорту України в європейську транспортну систему». Книга надрукована у 2000 році (перше видання), а потім у 2003 році (друге видання).

Тут доречно навести посилання на рецензію проф. В. Косміна з Росії (РГОТУПС). «Книга, — вважає він, — представляє собою багатоспекторний науково-практичний труд із питань сучасного стану залізниць України, базується на глибоких аналітичних робітках, має практичну направленість і буде корисна не тільки українським, але й російським спеціалістам та дослідникам».

Монографія Георгія Миколайовича цікава з багатьох питань студентам, магістрам, залізничникам. При написанні історичного розвитку залізничної мережі України, який бере початок від давніх українських шляхів, назбиралося стільки матеріалів, що не можна було їх не використати. Так з'явилась наступна монографія «Залізниця України. Історичний нарис».

Хотілося б підкреслити, що у витоків упровадження в Україні швидкісного та високошвидкісного руху поїздів стояв саме він — міністр інфраструктури і зв'язку Г. Кірпи. Тож, третій розділ монографії так



Герой України Г. М. Кірпа

і названо — «Уведення швидкісного руху на транспортних коридорах України», а високошвидкісному руху присвячена монографія «Железные дороги мира в XXI веке».

Ми наочно бачили, які позитивні зміни відбуваються на залізницях України: у 2002 році було відкрито рух денних експресів на напрямку Київ – Харків, у 2003 році — на ділянці Київ – Дніпропетровськ. У червні 2003 року на станції Мостиська-II почала діяти колієперевідна система SUW-2000, яка забезпечувала автоматизований перехід рухомого складу з колії 1520 мм на 1435 мм і навпаки. А з грудня 2003 року було відкрито регулярне пасажирське сполучення Київ – Вроцлав – Відень із застосуванням поїзда з розсувними колісними парами.

За пропозицією міністра транспорту та зв'язку ДІТ було доручено розробку «Концепції впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України в 2005–2015 рр.». Поставлене Г. Кірпою завдання було виконане, а Концепція Державної цільової програми була схвалена Кабінетом Міністрів України № 979-р від 31 грудня 2004 року.

На наше прохання, Георгій Миколайович виклав свою стратегію розвитку транспортних коридорів (рис. 1) і чимало такого, чого нам вистачило для проведення наукових досліджень на багато років.

Для керівника високого рангу впровадження швидкісного руху (160–200 км/год) було недостатньо. Одна

з його пропозицій була така: з'єднати сучасну столицю Київ із колишньою столицею Харків новою трасою й відкрити рух поїздів зі швидкістю 300–350 км/год. Це здається фантастикою, але в її основі було техніко-економічне обґрунтування проектування й будівництва високошвидкісної магістралі Київ – Харків. Пілотний проект був розроблений у 2002 році Державним проектно-вишукувальним інститутом «Київдїпротранс».

Траса високошвидкісної магістралі Київ – Полтава – Харків прокладена відповідно по території Київської, Черкаської, Полтавської та Харківської областей. Було розглянуто декілька принципово можливих напрямків траси — північніше та пів-

денніше існуючої залізничної лінії (рис. 2). Проблема прийняття рішень полягає у виборі з декількох одного кращого варіанта траси. Такі рішення базуються на наукових методах і зводяться, як правило, до техніко-економічних розрахунків. Георгію Миколайовичу вдавалося, користуючись виробничим досвідом, професійними навичками та інтуїцією, знаходити раціональне рішення.

За результатами аналізу було визначено найбільш прийнятний варіант, який і був рекомендований для подальших розробок.

При обговоренні етапів розвитку мережі високошвидкісної магістралі ми звернули увагу на те, що попередні пропозиції проектного інституту



Рис. 1. Транспортний коридор Балтійське море – Чорне море

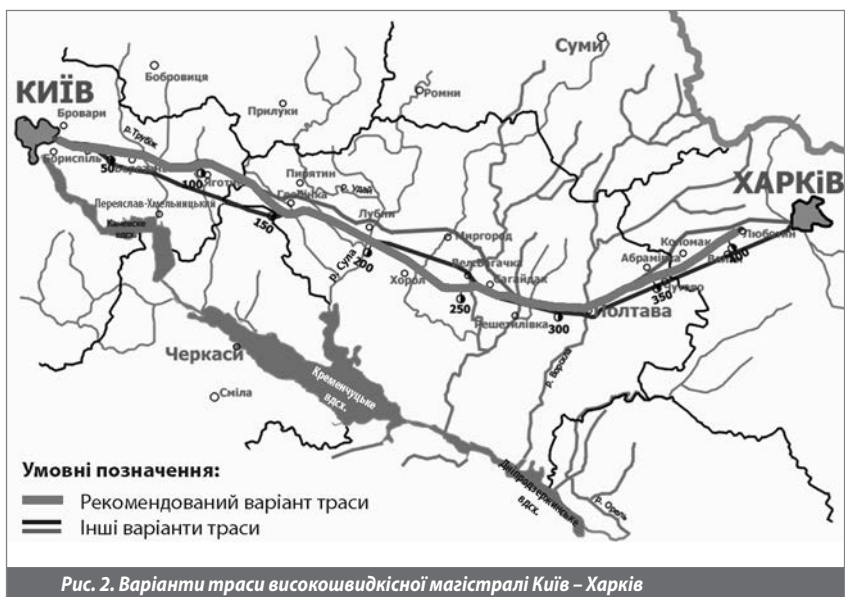


Рис. 2. Варіанти траси високошвидкісної магістралі Київ – Харків





«Дніпродіпротранс» і ДІПТ щодо створення високошвидкісної мережі стосувалися напрямку Київ – Шепетівка – Львів із виходом у Польщу. Пропозиція Г. Кірпи була ж іншою: з'єднати Київ і Харків новою трасою й відкрити високошвидкісний рух на території України. Чому так? На що Георгій Миколайович відповів: «Ми через два-три роки збудуємо високошвидкісну магістраль за напрям-

ком Київ – Харків, і нехай Європа пересвідчиться, на що ми здатні. Отоді вони запропонують інвестиції, і ми з'єднаємо Київ із західним кордоном і поїдемо в Європу».

Такому рішення передували дослідження, які викладені в наступній, п'ятій монографії «Формирование вариантов рациональной сети линий высокоскоростного движения поездов в Украине». Для розвитку мережі залізниць України впроваджувався системний підхід, який передбачав проектування й будівництво нових високошвидкісних залізниць і модернізацію та реконструкцію існуючих (рис. 3).

Велику підтримку з боку Г. Кірпи відчували ми, діїтвці. Він завжди був бажаним гостем для студентів і науковців, а його виступ на 70-річчі ДІПТ став програмою наукових досліджень на перспективу.

Результатом його наукової праці стала докторська дисертація, захист якої мав відбутися на спеціалізованій вченій раді ДІПТ у грудні 2004 року та який, на жаль, не відбувся.

Завдання впровадження в Україні високошвидкісного руху поїздів над-

звичайно складне. І щоб його вирішити, потрібні спеціалісти, які змогли б запроєктувати трасу високошвидкісної магістралі, побудувати й експлуатувати. У рамках європейської програми TEMPUS було створено проект MieGVF для підготовки магістрів з інфраструктури та експлуатації високошвидкісних залізниць в Україні. Якщо у 2014 році ДНУЗТ підготував 29 магістрів, то у 2015 році їх кількість подвоїлась.

Базуючись на результатах наукових закордонних і вітчизняних розробок, магістри разом із науковими керівниками розробляють з урахуванням геополітичних, топографічних, екологічних і соціальних умов шляхи вирішення проблемних питань, що стосуються створення високошвидкісної мережі в Україні. І серед наукових розробок, які користуються великим попитом у магістрів, наукові праці Г. Кірпи — його монографії і понад 50 статей, надрукованих як в Україні, так і за кордоном. ☺



Надійшло до редакції  
12.01.2016 р.