

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации Эл №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru

Мареева А.В. Влияние англоязычных стран на развитие железнодорожного транспорта // Академия педагогических идей «Новация». Серия: Студенческий научный вестник. – 2022. – №5 (май). – АРТ 27-эл. – 0,2 п.л. - URL: <http://akademnova.ru/page/875550>

РУБРИКА: АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ СОВРЕМЕННОСТИ

УДК 81

Мареева Анна Владимировна

студентка 2 курса, группы 241-СПХ

Научный руководитель: Иванова Наталья Викторовна,

преподаватель цикловой комиссии общегуманитарных дисциплин

Санкт-Петербургский техникум железнодорожного

транспорта- структурное подразделение ПГУПС

г. Санкт-Петербург, Российская Федерация

e-mail: ivanata1979@yandex.ru

ВЛИЯНИЕ АНГЛОЯЗЫЧНЫХ СТРАН НА РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация: В статье рассмотрена история развития железнодорожного транспорта, как в англоязычных странах, так и во всем мире. Так же в статье излагается история развития железных дорог в России. По мнению автора, данное исследование актуально, в связи тем, что международное сотрудничество и обмен опытом в этой области играют важную роль для развития отрасли в целом.

Ключевые слова: англоязычные страны, международное сотрудничество, развитие железнодорожной отрасли.

Mareeva Anna Vladimirovna

2nd year student, group 241-SPH

Supervisor: Ivanova N.,

Teacher of General Humanities Commission

St. Petersburg technical school of railway transport

Saint-Petersburg, Russian Federation

INFLUENCE OF ENGLISH-SPEAKING COUNTRIES ON RAILWAY TRANSPORT DEVELOPMENT

Abstract: The article deals with the history of railway transport development, both in English-speaking countries and worldwide. The article also outlines the history of railway development in Russia. This study is relevant because international cooperation and experience exchange in this field plays an important role for the development of the industry as a whole.

Key words: English-speaking countries, international cooperation, development of the railway industry.

Актуальность темы заключается в том, что в настоящее время в России и в других странах мира стремительно развивается железнодорожный транспорт, международное сотрудничество и обмен опытом в этой области играют важную роль для развития отрасли.

Железная дорога является настоящим национальным достоянием многих стран мира. Это связано с тем, что железнодорожный транспорт связывает в единое целое многочисленные области и районы страны, обеспечивает жизнедеятельность всех отраслей экономики, реализацию социальных программ, экономическую и национальную безопасность государства, активно влияет на развитие

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации Эл №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru

межрегиональных международных связей. Каждая страна имеет свою уникальную и увлекательную историю создания железной дороги и в каждой стране железнодорожный транспорт стал символом прогресса и развития.

История создания железной дороги увлекательна и интересна. Пробразом железной дороги являются рельсовые (деревянные, каменные) колеи, по которым в древности перемещали тяжелые грузы. В XV в. в рудниках Англии, Ирландии, а позднее Франции и России начали использоваться чугунные рельсы для перевозок с конной и канатной тягой. Старейшими в мире являются железные дороги Великобритании. Первый в мире локомотив, The Coalbrookdale, был построен Ричардом Тревитиком в 1801 году. Однако официально датой рождения паровоза считается 1804 год, когда вышеупомянутый инженер получил патент на паровоз Penny-Darren. Первым коммерчески успешным локомотивом стала Salamanca, построенная в 1812 году. Первая в мире железная дорога для общественного пользования была открыта 27 сентября 1825 года, когда паровоз Locomotion No1 (от названия которого и произошло слово «локомотив») конструкции Джорджа Стефенсона провел первый в мире пассажирский поезд из Стоктона в Дарлингтон. Первая магистральная железная дорога между Ливерпулем и Манчестером была открыта 15 сентября 1830 года. В 1835 году была основана одна из известнейших в мире железнодорожных компаний Great Western Railway. Железные дороги в Великобритании развивались быстрыми темпами. При этом характерной особенностью английских локомотивов была высокая скорость. Уже в 1830-х годах они развивали скорость до 50 км/ч, а к 1854 году была достигнута скорость в 131 км/ч. В 1846 году парламент постановил использовать как единую колею шириной 1435 мм, так как до этого каждая железная дорога использовала свою колею. К середине XIX века железнодорожная сеть Великобритании охватила всю страну, а в 1863 году в Лондоне была открыта первая в мире линия метро. За свою долгую историю Великобритания использовала в основном локомотивы собственного производства,

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации Эл №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru

находясь на ведущих позициях в мировом локомотивостроении и сыграв огромную роль в развитии железных дорог. Английские паровозы неоднократно устанавливали рекорды скорости. С начала 1990-х годов ситуация изменилась. Производимые английскими заводами локомотивы не отвечали требованиям рыночной экономики, и частные железнодорожные компании обратились к иностранным производителям. Широко распространенные тепловозы Class 66 и Class 70 имеют американское происхождение, высокоскоростной электропоезд Class 373 – производства французской Alstom, широко распространенное семейство Voyager – Bombardier Transportation. Тем не менее, в Великобритании очень бережно относятся к своим традициям, что привело к тому, что большое количество старых локомотивов тщательно сохраняется для истории.

История железнодорожного транспорта Германии начинается 7 декабря 1835 года с открытия линии Нюрнберг – Фюрт. Первый паровоз, получивший имя Adler (Орел) был построен в Великобритании фирмой Роберта Стефенсона. Первой магистральной линией была железная дорога Лейпциг – Дрезден, открытая 7 апреля 1839 года. В 1843 году было открыто движение на первой в мире международной линии Кельн – Антверпен компании Rheinische Eisenbahn. Первоначальное отсутствие технической базы было компенсировано импортом оборудования и подвижного состава из Великобритании, что позволило к 1850 году Германии стать полностью независимой в техническом плане от зарубежных поставок. К 1855 году протяженность железных дорог составила свыше 8000 км. В 1879 году Вернер Сименс создал первый в мире электровоз. К 1880 году в Германии было 9400 локомотивов. В 1881 году в Берлине был запущен первый в мире электрический трамвай. В 1920 году все государственные железнодорожные компании были объединены в одну, получившую название Deutsche Reichsbahn. Перед началом Второй мировой войны количество типов выпускаемых локомотивов было уменьшено, а их конструкция – упрощена, что позволило выпускать такие модели,

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации Эл №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru

как BR 50 и BR 52 в огромных количествах, удовлетворяющих не только потребностям Германии, но и оккупированных стран. В годы войны железные дороги были одним из важнейших компонентов экономики Третьего Рейха, и именно против них были направлены многочисленные бомбардировки союзной авиации. Поражение повлекло разделение Германии (а вместе с ней и железных дорог) на четыре зоны оккупации и масштабные репарации победителям. В 1949 году на месте бывшей DRG были созданы государственные железнодорожные компании обеих Германий - Deutsche Bundesbahn (DB) в ФРГ и Deutsche Reichsbahn в ГДР. В ФРГ осуществлялись проекты строительства международных скоростных поездов Trans-Europ Express и Intercity, а в 1980-х началось строительство высокоскоростной сети ICE. 1 мая 1988 года экспериментальный поезд ICE-V установил мировой рекорд, достигнув скорости 406,9 км/ч. 1 января 1994 года была образована объединенная компания Deutsche Bahn. Протяженность железнодорожной сети Германии составляет 41315 км, из них электрифицировано 19887. Основная колея – 1435 мм, ток в контактной сети переменный, напряжением 15 кВ и частотой 16 2/3 Гц. На территории Германии широко развито высокоскоростное движение с эксплуатационной скоростью 320 км/ч, причем немецкие высокоскоростные поезда ходят также и по территории Нидерландов. Подвижной состав Deutsche Bahn почти на сто процентов собственного производства. Более того, немецкие компании, такие как Siemens, Vossloh и немецкое подразделение Bombardier Transportation производит большое количество локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава на экспорт [3].

Строительство железных дорог Франции началось в 19 веке, с коротких второстепенных линий. География самой Франции была наделена многими судоходными водными путями и располагала местностью более подходящей для строительства каналов. Эти факторы ограничивали строительство железных дорог. Французская железнодорожная система не могла успешно развиваться без участия

государства. Начало строительства общественной французской системы железных дорог началось лишь после 1842 г., когда железные дороги были законом признаны национальным приоритетом. К 1914 году французская железнодорожная система стала одной из самых плотных и наиболее развитых в мире, и достигла своей максимальной длины около 60000 км (35,000 миль). Примерно одна треть этой длины составляла узкая колея. После Первой мировой войны, Франция получила существенные дополнения к ее локомотивному и вагонному парку из Германии в рамках Версальского договора. На сегодняшний день протяженность железных дорог Франции составляет порядка 31 154 километра (9 место в мире), почти половина, которых 15123 км электрифицирована [2].

История железных дорог в России началась в 1834 году. Это была знаменитая Царскосельская железная дорога. Движение по ней было открыто 30 октября 1837 года. Первая российская железная дорога получила бельгийские рельсы, подвижной состав был приобретен в Бельгии и Англии. Ко дню своего открытия первая железная дорога в России могла похвастаться наличием шести паровозов с конструктивными изменениями, продиктованными другой шириной колеи, 44 пассажирских и 19 грузовых вагонов. Одновременно с развитием железнодорожного строительства развивалась и наука о железнодорожном пути. Первые рельсы изготавливались в основном из чугуна. П.П. Мельников, К.Ю. Цеглинский, Н.П. Петров и другие отечественные специалисты вели большие работы по совершенствованию науки о рельсах. И чугунные пути заменили стальными, которые изнашиваются меньше и равномернее. В 1845 г. на Александровском заводе Петербурга был выпущен первый паровоз. К 1851 г., к открытию Петербурго-Московской (Николаевской) железной дороги (проект П.П. Мельникова, Н.О. Крафта и А.Д. Готмана) было построено 42 пассажирских и 120 товарных паровозов, 70 пассажирских и около 2000 товарных вагонов. На линии Петербург – Москва были уложены рельсы, изготовленные на Людиновском заводе. Впоследствии этот профиль рельса распространился по всем

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации Эл №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru

железным дорогам мира. Расстояние от Петербурга до Москвы (650 км) скорый поезд преодолевал за 12 часов.

К началу 1860-х гг. были построены первые участки московских железнодорожных направлений. В Москве появились Нижегородский, Ярославский и Курский вокзалы. К 1860 году железнодорожная сеть России имела протяженность около 1590 км. Главными железнодорожными линиями страны являются: Транссибирская магистраль, Байкало-Амурская магистраль, Дальневосточная железная дорога и др. Общая протяженность железнодорожной сети к 1917 г. составила 70260 км. [1].

Сейчас железные дороги развиваются в духе времени. Запускаются скоростные магистрали, внедряются новые технологии. Продолжительность рельсовых путей РФ увеличивается с каждым годом. Российские железные дороги сегодня - это гигантский транспортный комплекс с колоссальным техническим и интеллектуальным потенциалом, связывающий воедино своими путями все регионы страны. Это символ и опора российской экономики. Более 1,5 веков железнодорожный транспорт обеспечивает в нашей стране надежную и бесперебойную перевозку пассажиров и доставку грузов.

ОАО «РЖД», крупнейшая железнодорожная компания в России на сегодняшний день, придает большое значение участию в работе международных транспортных организаций. В мае 2019 года в Центре научно-технической информации и библиотек ОАО «РЖД» впервые состоялась научно-техническая конференция «Современные методы построения беспилотных транспортных средств» [4]. На конференции рассматривался вопрос о внедрении беспилотного движения в железнодорожной отрасли, что позволило бы перейти на качественно новый уровень технического взаимодействия на железной дороге. Участие в международных конференциях

и форумах позволяет железнодорожным компаниям добиться взаимопонимания по многим стратегическим вопросам и расширить свое присутствие на международной арене. Созданные в рамках международных организаций правовые условия функционирования железнодорожного транспорта, единые требования к инфраструктуре и подвижному составу, многосторонние механизмы использования стандартов способствуют эффективной работе Российских железных дорог на рынке грузовых и пассажирских перевозок в международном сообщении.

В заключении хотелось бы отметить, что англоязычные страны, оказали большое влияние на развитие железнодорожного транспорта, как в России, так и в мире. В свою очередь развитие железнодорожной сферы привело к устойчивому развитию отраслей экономики большинства стран.

Список использованной литературы:

1. Гайдамакин, А.В. История железнодорожного транспорта России. — М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2019. — 312 с.
2. Ефименко, Ю.И. Общий курс железных дорог Учеб. пособие для учреждений сред. проф. образования – М.: Издательский центр «Академия», 2019. - 256 с.
3. Сотников, Е.А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. - М.: Транспорт. 2017.- 200 с.
4. Беспилотное движение: стратегия опережающего развития. URL: <http://www.vniias.ru/press-centre/231-bespilotnoe-dvizhenie-strategiya-operezhayushchego-razvitiya>

Дата поступления в редакцию: 13.05.2022 г.

Опубликовано: 20.05.2022 г.

© Академия педагогических идей «Новация».

Серия «Студенческий научный вестник», электронный журнал, 2022

© Мареева А.В., 2022