

НАПРЯМ КОНФЕРЕНЦІЇ. ТЕХНІЧНІ НАУКИ

Шелехань Г. І.

к. т. н., доцент
Український державний університет залізничного транспорту
м. Харків, Україна

Дашевський А. О.

магістрант
Український державний університет залізничного транспорту
м. Харків, Україна

ТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ В УМОВАХ ВІЙНИ: ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВІДНОВЛЕННЯ

Загарбницький напад Росії на Україну забрав десятки тисяч життів. Окрім людських жертв, ворог також завдає численних ударів по українських містах, промислових потужностях, об'єктах транспортної інфраструктури. Попри це, слід відзначити високу ефективність роботи АТ «Укрзалізниця» в умовах війни. Підприємство сумлінно виконує завдання з перевезення вантажів і пасажирів. Зокрема, завдяки українській залізниці були евакуйовані понад 4 млн українців із районів проведення активних бойових дій [1].

Внаслідок руйнування фізичної інфраструктури зазнає значних втрат економіка країни. Станом на травень 2022 року загальна сума прямих збитків інфраструктури перевищує 105,5 млрд доларів США, а загальні втрати економіки, понесені в ході війни, складають близько 600 млрд доларів [2]. Зафіксовані руйнування більше 40 залізничних мостів, а загальні втрати залізничної інфраструктури оцінюють у більше ніж 3,5 млрд доларів.

Дослідники зазначають, що процес постконфліктного відновлення має здійснюватися у чіткій послідовності, а міжнародний досвід свідчить про те, що безпека є головною вимогою для подальших дій із відбудови територій та відновлення інфраструктури [3, с. 695]. Порушення послідовності відбудови може нести ризики повторної ескалації ситуації. Тож, слід зазначити, що для досягнення максимального сталого ефекту масштабні роботи із відновлення інфраструктури мають розпочинатися щонайменше після завершення гострої фази бойових дій.

Для відбудови пошкодженої внаслідок бойових дій транспортної інфраструктури країни слід використовувати вже наявні ґрунтовні дослідження. Серед них – відновлення зруйнованих мостів із використанням сталезалізобетонних прогонових будов, укладання безбаластного мостового полотна на залізничних мостах, оптимізація об'єктів залізничної інфраструктури з одночасним зменшенням витрат на її утримання, за-

стосування прогресивних технологій будівництва посиленого земляного полотна тощо [4-6].

Окремо постає питання пошуку можливих джерел фінансування для відновлення транспортної інфраструктури України. Досвід постконфліктної відбудови Боснії і Герцеговини свідчить, що план реконструкції на 1996-2004 роки передбачав надходження 82 % міжнародної допомоги через грантове фінансування, тобто без необхідності повернення виділених коштів [7]. Частка витрат на реконструкцію транспортних шляхів при цьому склала 8,7 % від загального фонду Програми реконструкції Боснії та Герцеговини.

Подібної допомоги у відновленні та реконструкції слід очікувати й в Україні. Наприклад, вже існує рішення Європейського Союзу про виділення допомоги у розмірі 9 млрд євро [8]. За оцінками Європейської Комісії, потреби у відновленні України складатимуть сотні мільярдів євро, а на повне відновлення може піти понад 10 років. Водночас, як свідчить практика, чим довше тривають бойові дії, тим менша ефективність застосування міжнародних надходжень для відновлення інфраструктури країни. Тому окрім зовнішньої допомоги необхідно залучати національні комерційні інвестиції у всі сектори економіки, зокрема, у транспортну галузь як базову по відношенню до багатьох інших економічних секторів.

Разом із продовженням бойових дій продовжується незаконна блокада морських портів. Це значно ускладнює можливість зовнішньоекономічної діяльності України, зокрема, експорту зернових культур, що у мирний час забезпечував майже третину загального експортного обсягу вантажів. Окрім економічної шкоди, наслідком неможливості експорту зерна з України може стати світова продовольча криза.

Водночас варто розглянути деякі тимчасові рішення, які можуть бути використані для вирішення наявних потреб транспортної галузі. Неможливість використання морських портів для експорту зернових культур змусила виробників переглянути логістичні ланцюги та змінити маршрути постачання. Насамперед, в умовах морської блокади, залізничне сполучення є пріоритетною альтернативою. По-перше, власникам зерна доступна необхідна інфраструктура для навантаження та перевезення зерна залізницями, оскільки саме цей вид транспорту переважно використовувався для доставки зернових із місць зберігання до морських портів. По-друге, українська залізнична мережа забезпечує виконання вимог надійності перевезень і схоронності вантажів, а також має достатню перевізну спроможність для виконання збільшених обсягів роботи.

Українські зернотрейдери направляють зернові вантажі залізницею до доступних для перевалки та подальшого перевезення морських портів, таких як Констанца (Румунія), Гдиня (Польща), Клайпеда (Литва), Росток, Гамбург (Німеччина). Однак головною перешкодою для безперебійного експорту залізницею залишається ускладнений перетин державного кордону в місцях стикування залізниць із різною шириною колій. Варто зауважити також надлишкову бюрократизацію процесу митного оформлення вантажів, фіто-санітарного контролю тощо, що вима-

гає проведення відповідного реформування. Наразі вантаж, що перевозиться залізницею, може очікувати своєї черги на кордонах десятки днів через неспроможність прикордонних залізничних станцій обробити значну кількість поїздів, що надходять.

Вирішенням цієї проблеми має бути комплекс технічних рішень, метою яких є безперебійний рух вантажів у місцях стикування залізниць різної ширини колій. Такі рішення виключають необхідність перевантаження вантажів при перетині державного кордону: використання платформ та спеціальних контейнерів для перевезення зернових вантажів; застосування системи автоматичної зміни ширини колії; модернізація процесу заміни візків на вагонах.

У більш віддаленій перспективі слід розглянути можливість будівництва залізничних колій ширини 1435 мм до найбільших елеваторів, а в майбутньому і поступове розширення такої мережі залізниць до великих міст, вузлових станцій. За планом державної відбудови, згодом можливо поступово здійснити повний перехід на європейську колію. Таке рішення не тільки покращить умови перевезення вантажів, сприятиме економічній інтеграції із Європейським Союзом, а й також виконає соціальну функцію, з'єднавши міста України з іншими європейськими містами, що дозволить організувати доступний пасажирський високошвидкісний рух.

Отже, українська транспортна галузь зазнала значних втрат внаслідок російського нападу і вимагає якнайшвидшої відбудови у повоєнний період. Основним завданням реконструкції має стати підтримка сталого довгострокового економічного розвитку країни. З огляду на неможливість прогнозування строків завершення бойових дій, в умовах війни слід впроваджувати рішення, що забезпечують безперебійне перевезення вантажів, а отже функціонування економіки України. Ці рішення включають переорієнтацію маршрутів перевезення вантажів, оперативне відновлення пошкоджених об'єктів транспортної інфраструктури тощо.

З іншого боку, реконструкція транспортної галузі у післявоєнний період має відбуватися тільки в комплексі програми з відновлення життєдіяльності країни. Повноцінно таке відновлення може відбутися тільки після повного завершення бойових дій. Із міжнародного досвіду можна зробити висновок, що більша частина фінансування на відновлення інфраструктури буде надаватися у вигляді грантів від країн-партнерів. Повоєнна відбудова має включати не тільки відновлення зруйнованих об'єктів інфраструктури, відновлення чи побудову нових промислових підприємств, а й комплексну реформу всіх галузей функціонування економіки, узгодження технічної складової та нормативно-правової бази, що пришвидшить інтеграцію України до ЄС.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Офіційне інтернет-представництво Президента України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.president.gov.ua/news/stvorenij-prezidentom-gumanitarnij-shtab-vidzvituvav-pro-rez-74361>

2. Київська школа економіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/zagalna-suma-pryamih-zbitkiv-infrastrukturi-vzhe-perevishhuye-105-5-mlrd/>

3. Стойко О. М. Послідовність постконфліктної відбудови: Міжнародний досвід для України // Priority directions of science and technology development: тези доп. наук.-практ. конф., 25-27 жовтня 2020 р. / Scientific Publishing Center “Sci-conf.com.ua” – Київ, 2020. – 1015 с.

4. Гернич М. В. Сталезалізобетонні прогонові будови мостів для постконфліктного відновлення зруйнованої транспортної інфраструктури / М. В. Гернич, С. В. Ключник Д. С. Співак // Мости та тунелі: теорія, дослідження, практика: зб. наук. праць, 2021, № 19 [Електронний ресурс] / Дніпровський національний університет залізничного транспорту – Режим доступу: <http://eadnurt.diit.edu.ua/bitstream/123456789/13720/1/Hernich.pdf>

5. Демченко С. М. Удосконалення технології укладання безбаластного мостового полотна на залізничних мостах / С. М. Демченко, А. М. Курган, Г. О. Линник // Мости та тунелі: теорія, дослідження, практика: зб. наук. праць, 2020, № 18 [Електронний ресурс] / Дніпровський національний університет залізничного транспорту – Режим доступу: <http://bttrp.diit.edu.ua/article/view/217701/217819>

6. Босов А. А. Особливості експлуатації залізничної колії електрифікованих залізниць при впровадженні швидкісного руху. / А. А. Босов, О. М. Коптовець, Л. Н. Ширін, Д. А. Бесараб // Електрифікація транспорту, 2016, № 12. С. 115–120. [Електронний ресурс] / Дніпровський національний університет залізничного транспорту – Режим доступу: http://eadnurt.diit.edu.ua/bitstream/123456789/10102/1/Bosov_%20A.%20A.pdf

7. Відбудова економіки: напрямки, важелі, інститути [Електронний ресурс] / Економічна правда. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/04/25/686208/>

8. European Council conclusions on Ukraine, 30 May 2022 [Електронний ресурс] / Council of the European Union. – Режим доступу: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/05/31/european-council-conclusions-on-ukraine-30-may-2022>.