

УДК 656.02

ВПЛИВ ВОЄННОЇ АГРЕСІЇ НА ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ

Птиця Наталія Василівна, к.т.н., доцент,
e-mail: nataliya.ptitsa@gmail.com
Кизим Олександр Васильович, студент
e-mail: alekss.kizim@gmail.com

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Впровадження процесів децентралізації на державному рівні привели до того, що регіони самостійно впроваджують зміни, вирішують проблемні питання та загалом визначають основні пріоритети розвитку інфраструктури [1]. Взагалі під визначенням транспортна інфраструктура розуміють увесь комплекс транспортних засобів та транспортних коридорів, що забезпечують виконання перевезень [2]. Від раціональної та ефективної організації транспортної інфраструктури та від її стану залежить ритмічність і продуктивність роботи підприємств регіону.

Від початку військової агресії транспортна інфраструктура зазнала значної шкоди. За даними Національної ради відновлення України від наслідків війни, за даними на початок травня 2022 року було пошкоджено чи зруйновано понад 6,3 тис. км залізничної мережі, 41 залізничний міст та припинили своє функціонування 21 залізнична станція. Щодо автомобільної інфраструктури, то зазнали повного чи часткового руйнування понад 23 000 км автомобільних доріг та 300 автомобільних мостів. Призупинили сою роботу і морські порти, а чотири порти загалом було окуповано [3]. Це далеко не увесь перелік змін, що зазнало транспортна інфраструктура, оскільки бойові дії, що наразі тривають, призводять до нових пошкоджень.

Економічна криза та військова агресія сусідньої держави суттєво позначилась і на обсягах перевезень вантажів, а знецінення національної валюти та стрімке зростання цін на паливо ускладнило можливість отримання прибутків підприємств-перевізників та їх доцільність знаходження на ринку транспортних послуг.

Збройне вторгнення докорінно змінило транспортну систему України. Вантажовідправникам і перевізникам довелося змінити логістику через низьку пропускну здатність прикордонних пунктів на заході України. Станом на кінець липня 2022 року потужність переважної більшості транспортних підприємств (72 %) не перевищувала 50-70 % від рівня до 24 лютого. Близько 16 % підприємств були змушені зупинити свою діяльність, або майже зупинили і функціонують зі значним зниженням своєї потужності [3, 4]

Через військову агресію щодня залізнична інфраструктура зазнає пошкоджень або руйнувань, що спричиняє нестабільні процеси у вантажних та пасажирських перевезеннях. Основні труднощі, що виникли на ринку автомобільних вантажних перевезень, пов'язані зі зниженням доходу від ревеней, що виникло через підвищення вартості паливно-мастильних матеріалів, скорочення кількості та обсягів замовлень та закриття раніше використовуваних маршрутів. Обставини, що виникли у транспортній системі змусили почати пошук нових клієнтів, нових транспортних маршрутів та ринків збуту.

У часи післявоєнної розбудови створення та розвиток транспортної системи та транспортних коридорів, а також їх інтеграція в міжнародну транспортну систему стане пріоритетним напрямком державної політики у сфері розвитку транспортно-дорожнього комплексу України [5]. Вже зараз відбуваються зміни це відображається у появі та активному розвитку транспортних коридорів на заході нашої країни. Раніше через Донбас проходили два міжнародні транспортні коридори, та ще один з Одеси до Маріуполя, наразі користування цими маршрутами припинене.

Підвищується також відсоток користування транспортними коридорами у Румунському напрямку. Перевагою варшавсько-румунського коридору через Тернопіль і Чернівці є те, що він проходить за межами Карпатських гір і не має значних підйомів [6].

Загалом, Україна володіє унікальними можливостями географічного розташування для забезпечення міжнародного транзиту. Втілити та реалізувати їх можна забезпечивши розвинену транспортну інфраструктуру, відкриття нових транспортних коридорів та доведення нормативно-правової бази до відповідності міжнародним стандартам.

Література

1. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р.». URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80> (дата звернення 25.01.2023).

2. Іксарова Н. О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України // Економічний простір. 2010. №36. С. 55–61.

3. Національна рада з відновлення України від наслідків війни. Проект Плану відновлення України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (дата звернення 15.02.2023).

4. Державна служба статистики України. URL: <https://ukrstat.gov.ua>. (дата звернення 17.02.2023).

5. Карпан Т.С. Аналіз та сучасний стан міжнародних транспортних коридорів. URL: https://tourlib.net/statti_ukr/karpan.htm (дата звернення 26.02.2023).

6. Гошовський І. Про що говорить нова карта транспортних коридорів. URL: https://cfts.org.ua/blogs/pro_scho_govorit_nova_karta_transportnikh_koridoriv_75 (дата звернення 03.03.2023)

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК

Академія прикладних наук Університету
управління та адміністрування в Ополі

Академія інженерних наук України

Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ
доповідей
VI Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

19-21 квітня 2023 року
м. Київ

ББК 40.7
УДК 631.17+62-52-631.3

Рекомендовано до друку рішенням наукової ради механіко-технологічного факультету Національного університету біоресурсів і природокористування України від 18 квітня 2023 р., протокол № 8 .

Збірник тез доповідей VI Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура» (19–21 квітня 2023 року). Національний університет біоресурсів і природокористування України. Київ. 2023. 250 с.

ISBN 978-617-8102-96-8

В збірнику представлені тези доповідей науково-педагогічних працівників, наукових співробітників, аспірантів і докторантів, студентів, фахівців транспортної галузі, учасників VI Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура», в яких розглядаються нинішній стан та шляхи розвитку автотранспортної галузі.

ISBN 978-617-8102-96-8

© НУБіП України, 2023.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Отченашко В. В., начальник науково-дослідної частини – голова організаційного комітету;

Братішко В. В., декан механіко-технологічного факультету – заступник голови організаційного комітету;

Тадеуш Покуса, проректор Академії прикладних наук Університету управління та адміністрування в Ополе, Польща – заступник голови організаційного комітету;

Киричок П.О., президент Академії інженерних наук України – заступник голови організаційного комітету;

Загурський О.М., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК – секретар організаційного комітету.

Войтюк В. Д., професор кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка;

Дьомін О.А., доцент кафедри транспортних технологій та засобів у АПК;

Калінін Є. І., завідувач кафедри тракторів, автомобілів та біоенергоресурсів;

Новицький А. В., завідувач кафедри надійності техніки;

Мацюк В. І., заступник декана з наукової роботи механіко-технологічного факультету, професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК;

Михайлович Я. М., професор кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка;

Роговський І. Л., завідувач кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка.

Савченко Л.А., завідувачка кафедри транспортних технологій та засобів у АПК.