

УДК 656.21

ПРОБЛЕМИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ВІДНОВЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У ВОЄННИЙ ТА ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОДИ

Денис Прибильський, Єгор Сенчик

Національний авіаційний університет, Київ

Науковий керівник: Новальська Н.І., к.е.н., доц.

Ключові слова: залізничний транспорт, залізнична інфраструктура, перевезення.

Мережа залізниць України є однією з найбільш розгалужених у Європі, має понад 20000 км колій, з яких 45% електрифіковано. Щороку мережа залізниць у довоєнний час обслуговувала понад 80% вантажів і 50% пасажирських перевезень країни. У зв'язку з великим охопленням залізничної мережі по території всієї держави, швидкістю руху, великою вантажопідйомністю рухомого складу, великим різноманіттям вантажу, що може перевозитись, відносною дешевизною в порівнянні з іншими видами транспорту, а також багатьма іншими факторами, залізничний транспорт відіграє важливу роль в транспортній системі України.

До повномасштабної війни росії проти України державна залізниця характеризувалася низькими показниками рівня сервісного обслуговування. В 2021 році, за даними міжнародного дослідницького холдингу 4Service загальний рівень задоволеності послугами державної компанії "Укрзалізниця" становив трохи більше п'яти балів з десяти. Але, попри таку низьку оцінку 82% українців все одно обирали залізничний транспорт для подорожей по країні, що пов'язано в першу чергу з дешевизною пасажирських перевезень залізничним транспортом в порівнянні з іншими видами транспорту. Згідно з результатами опитування, найбільш незадовільним пасажирів вважають застарілий рухомий склад [1].

З початком повномасштабної військової агресії росії проти нашої країни "Укрзалізниця" показала свій міцний характер, встояла під ударами, допомогла п'ятьма залізничними коридорами проводити безоплатну евакуацію [2].

Проте для забезпечення ефективного функціонування залізничного транспорту насамперед потрібен високий рівень технічного та технологічного розвитку залізничної інфраструктури, з чим у нашої країни склалися досить значні проблеми, що посилюються з початком російської агресії.

За даними Київської школи економіки, станом на кінець жовтня збитки залізничної інфраструктури країни внаслідок воєнної агресії Росії оцінювались у 4,3 млрд доларів. Крім того, станом на вересень було пошкоджено, зруйновано або захоплено росіянами щонайменше 110 залізничних вокзалів і станцій [3].

Однією з вагомих проблем, що дісталася Україні у спадок від Радянського союзу – це ширина колій, яка у пострадянських країнах на 8,5 см більше за європейські показники. Це дуже ускладнює рух рухомого складу, значно знижує швидкість то обсяги перевезення товарів, що особливо помітно зараз, під час війни, коли швидкість доставки необхідного озброєння значно зменшується через різну ширину колій. Для вирішення цього питання згідно з Планом відновлення сфери залізничного транспорту має бути підвищений логістичний потенціал України за допомогою трьох етапів: короткострокових, середньострокових та стратегічних.

До короткострокового етапу належить аналіз можливостей використання інфраструктури європейських колій шириною 1435 мм на території України та інфраструктури вітчизняних колій 1520 мм на території країн ЄС, що мають спільний кордон з Україною. Під час середньострокового етапу необхідне будівництво нових комплексів, що призначені для перестановки вагонів між коліями різної ширини, а також логістичних центрів. Для виконання стратегічного етапу відновлення необхідно створити спеціальну систему для автоматичного переходу рухомого складу з однієї колії на іншу, що не буде супроводжуватись будь-якими зупинками, а також запланувати будівництво євроколії паралельно з уже існуючою вітчизняною у напрямку Чоп-Ужгород-Львів, що буде зроблено задля приєднання до транспортного коридору ЄС Mediterranean.

Висновок: Звичайно, мова не йде про капітальну перебудову усіх існуючих колій на зразок європейських, адже це означало б не тільки перероблення самих колій, але і заміну всього існуючого рухомого складу, а це обійшлося б у сотні мільярдів доларів. Проте вдосконалення транскордонних європейських коридорів та їх інтеграція з європейською колією, а також будівництво європейських ділянок до міст, що знаходяться в прикордонних до ЄС регіонах, було б доцільним та оптимальним варіантом.

Список використаних джерел:

1. Новорічний стрес-тест. Як «Укрзалізниця» впоралася з бумом перевезень? - <https://chas.news/current/novorichnii-stres-test-yak-ukrzaliznitsya-vporalasya-z-bumom-novorichnih-perevezen>
2. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану. - <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho>
3. За останніми обрахунками загальна сума прямих збитків інфраструктури становить \$103.9 млрд. - <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/za-ostannimi-obrahunkami-zagalna-suma-pryamih-zbitkiv-infrastrukturi-stanovit-103-9-mlrd/>