

**ПІДХОДИ ДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНИХ ПРИМІСЬКИХ  
ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ**

**APPROACHES TO PROVIDING EFFICIENT SUBURBAN TRANSPORT IN  
THE CONDITIONS OF POST-WAR RECONSTRUCTION**

*К.т.н. О.М. Красноштан, аспірант Б.О. Новицький  
Національний Транспортний Університет (м. Київ)*

*PhD O. Krasnoshtan, postgraduate student B. Novytskyi  
National Transport University (Kyiv)*

Внаслідок бойових дій регіони на сході, півдні та півночі України зазнали значних втрат. Значна кількість населення змушена була виїхати до західних областей України або за кордон. Так, за даними за даними Інституту демографії та соціальних досліджень ім. М. Птухи НАН України [1] з 24 лютого 2022 р. по 20 лютого 2023 р. кількість громадян України, що перебувають за кордоном, збільшилася на 1 млн 830 тис. осіб. Зазнали руйнувань і населені пункти, зокрема житлові будинки, об'єкти промисловості та цивільної інфраструктури.

Вільне переміщення країною є одним із базових прав громадян, що закріплені Конституцією України. Одним з основних видів перевезень пасажирів для економіки відповідних регіонів є маятникові міграції. Маятиковою міграцією називають щоденні або щотижневі поїздки від місць проживання до місць роботи (і назад), що розмішені в різних населених пунктах [2].

Можливість здійснювати маятникові міграції дозволяє громадянам гнучко обирати місце роботи (навчання) та місце проживання. Також слід враховувати, що складна економічна ситуація в країні змушує значну кількість людей обирати для проживання більш доступне за ціною політикою житло у передмісті. Це призводить до значного зростання агломерації великих міст.

Разом з тим основні точки прикладання праці (іншими словами — концентрація робочих місць) знаходяться якраз у мегаполісі. З поступовим відновленням об'єктів промисловості та зростанням обсягів промислового виробництва і, відповідно, кількості працівників, які необхідні для підтримки такого зростання, виникне потреба у забезпеченні масових трудових міграцій

Використання громадського автомобільного транспорту для їх забезпечення має як свої переваги, так і недоліки. До переваг відносять:

1. Мобільність. Можливість гнучко змінювати маршрут прямування із використанням широко розвиненої вулично-дорожньої мережі.
2. Гнучкість. Місткість автобуса середнього класу відносно невелика як для забезпечення повноцінної трудової міграції невеликого міста, що вимагає використовувати значну кількість одиниць рухомого складу. Це дозволяє гнучко реагувати на зміни попиту, керуючи випуском одиниць на лінію.

До недоліків відносять:

1. Неєкологічність. Автобуси використовують двигуни внутрішнього згоряння, які викидають значну кількість шкідливих речовин в атмосферу.
2. Низька пасажиромісткість (у порівнянні з залізничним транспортом).
3. Низька надійність. Залежність від погодних умов, заторів, тощо.
4. Складність дотримання чіткого графіку руху. Причини (п. 3) не дозволяють громадянам здійснювати чітке планування поїздок у часі.
5. Відносно низький рівень локалізації. Більшість автобусів, які задіяні у наш час у приміському сполученні, є імпортними. Більше ніж 4/5 обсягів вуглеводневих палив також закуповується з-за кордону [3, 4].

Все це свідчить про необхідність розгляду альтернативних видів транспорту для забезпечення маятникових міграцій відновлюваних регіонів. Одним з таких є транспорт залізничний. Східні та південні регіони мають значний розмір залізничної мережі, що історично сформувалась через їх промислову спеціалізацію. У східних регіонах значна частина колій є електрифікованою, що є вигідним підґрунтям для розвитку там приміських пасажирських перевезень за допомогою електропоїздів.

Переваги:

1. Місткість одного вагона електропоїзда становить 100 сидячих пасажирів, в той час як у типового приміського автобуса 18...33. Електропоїди дозволяють формувати склади довжиною від 4 до 12 вагонів.
2. Незалежність від погодних умов та трафіку.
3. Рух за чітким графіком.
4. Локалізація. Для руху використовується вітчизняна електроенергія, ремонт та виробництво запчастин повністю забезпечується місцевими засобами.
5. Екологічність.

Недоліки:

1. Порівняно менша частота руху, ніж в автомобільного транспорту.
2. Значно нижча мобільність. Залежність від електрифікованих колій.
3. Менші можливості щодо гнучного реагування на зміни попиту.

Враховуючи дані особливості обох видів транспорту доцільним є поєднання їх найкращих якостей задля побудови якісної та ефективною транспортної системи у постраждалих регіонах. Практично це можливо за рахунок використання автомобільного транспорту для підвозу жителів малих міст до залізничних платформ; а електропоїзди — для перевезення великої кількості пасажирів на більші відстані.

[1] Інтерв'ю з Еллою. Лібановою. *Суспільне Новини*: веб-сайт. URL: <https://suspilne.media/396044-pidtvverzennacosinki-pro-8-miljoniv-bizenciv-z-ukraini-nemaє-direktorka-institutu-demografii/>

[2] Ровенчак О. Визначення та класифікації міграцій: наближення до операційних понять. *Політичний менеджмент*. №2. 2006. С. 130.

[3] Як змінювалися обсяги видобутку нафти в Україні. *Слово і Діло*: веб-сайт. URL: <https://www.slovovidilo.ua/2021/10/11/infografika/ekonomika/yak-zminyuvavysya-obsyahy-vydobutku-nafty-ukrayini>

[4] Україна витратила на імпорт нафтопродуктів з початку року \$3,3 мільярда. *Бізнес Цензор*: веб-сайт. URL: [https://biz.censor.net/n3354413https://biz.censor.net/news/3354413/ukrayina\\_vytratyla\\_na\\_import\\_naftoproduktiv\\_z\\_pochatku\\_roku\\_33\\_milyarda\\_mytnytsya](https://biz.censor.net/n3354413https://biz.censor.net/news/3354413/ukrayina_vytratyla_na_import_naftoproduktiv_z_pochatku_roku_33_milyarda_mytnytsya)

**УДК 656.025.4:658.7888**

## **МУЛЬТИМОДАЛЬНІ ТА ІНТЕРМОДАЛЬНІ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ**

### **MULTIMODAL AND INTERMODAL CARGO TRANSPORTATION**

*канд. техн. наук. О.М. Костенніков, аспірант В.С. Буклей  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*O. Kostiennikov, PhD (Tech.), V. Buklei, postgraduate  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Мультимодальні перевезення – це транспортування вантажів за одним договором, яке виконується більше ніж двома видами транспорту з одним транспортним документом (коносаментом, транспортною накладною). Організація мультимодальних перевезень, відносини між учасниками мультимодального перевезення, а також їх права, обов'язки і відповідальність визначаються договором мультимодального перевезення та іншими договорами.

До мультимодального перевезення можна віднести будь-яку з доставку вантажу, яка виходить за рамки використання автомобільного транспорту.

Переваги використання мультимодальних перевезень в тому, що це єдиний спосіб доставки вантажів між материками, також логіст може компонувати любий вид транспорту, в залежності від його ресурсів, термінів доставки та її вартості.

Мультимодальні перевезення є одним з важливих факторів зовнішньої торгівлі, протягом останніх 40 років було прийнято 3 конвенції ООН.

Класифікація:

- Внутрішні мультимодальні перевезення – мультимодальне перевезення без перетину державного кордону.
- Міжнародні мультимодальні перевезення – мультимодальне перевезення з перетином державного кордону

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Інтермодальне перевезення є різновидом мультимодального й означає послідовне перевезення вантажів двома або більше видами транспорту в одній і тій самій вантажній одиниці без перевантаження вантажу під час зміни транспорту.

Аналізуючи мультимодальні перевезення, автори дають власні визначення досліджуваного поняття. В Україні, серед усіх видів транспорту залізничний транспорт займає провідне місце.

Однією із перспективних технологій транспортування вантажів залізницею є спосіб з використанням контейнерів у складі інтермодальних перевезень. [1]