

УДК 656.2.087«364»

О. І. ПАВЛЕНКО^{1*}, І. П. ПАВЛЕНКО^{2*}

^{1*} Каф. «Управління експлуатаційною роботою», Український державний університет науки і технологій, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, тел. +38 (056) 373 15 04, ел. пошта helena.zakora@gmail.com, ORCID 0000-0002-6509-9406

^{2*} ДВНЗ «Дніпровський коледж залізничного транспорту та транспортної інфраструктури», проспект Пушкіна 77А, 49000, Дніпро, Україна, тел. +380673991651, pavlenkodkzt@gmail.com

РОЛЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ЕВАКУАЦІЇ НАСЕЛЕННЯ В ПЕРІОД ВОЄННИХ ДІЙ В УКРАЇНІ

В надскладний час агресії з боку російської федерації, першим та найважливішим завданням для залізничного транспорту України – є забезпечення логістики перевезення гуманітарної та військової допомоги, а також внутрішнє переміщення (евакуація) населення. На транспорт держави лягає збільшений в 2-5 разів вантажопотік та пасажиропотік. В такій ситуації необхідно контролювати кількість пасажирів на вокзалах, надавати їм допомогу та консультації. Волонтерський рух – є одним із важливих умов функціонування держави в воєнний час. Волонтери на вокзалах забезпечують розподіл потоків пасажирів за окремими напрямками та надають консультації щодо розкладу відправлення поїздів. Гуманітарна допомога зараз надходить у великій кількості, її необхідно в найкоротші строки доставляти до пунктів, де вона вкрай необхідна, в міста, де ведуться активні бойові дії та міста, де сконцентровані пасажиропотоки внутрішньо переміщених осіб. Логістика переміщення пасажирів повинна бути чітко сформована, оскільки в тяжкому емоційному та фізичному стані люди дуже важко розуміють хід дій та вимоги до перевезення пасажирів. Проаналізувавши сформовані пасажиропотоки в перші дні евакуації було визначено головні напрямки переміщення громадян. В ході аналізу було виявлено, що кількість пасажирів в евакуаційних поїздах, які прямують на захід країни можуть викликати перенаселення міст, які приймають їх та викликати колапс з перевезенням міським транспортом, поселенням та забезпеченням харчуванням. Саме ці головні питання постали перед урядом та логістичною системою переміщення людей та товарів через всю країну. Рішенням гостро посталої проблеми стала можливість спрощення перевезень пасажирів та організація міжнародних поїздів з країнами-союзниками, де є можливість перевезення без зміни рухомого складу через різні ширини колій. Розробка таких маршрутів дала змогу спростити логістику переміщення населення та зменшити навантаження на прикордонну службу України. Для зменшення натовпів після перетину кордонів України було розроблено, разом з державами – сусідами та узгоджений між собою графік руху поїздів з найближчих залізничних станцій сусідніх держав, що полегшує переміщення переселенців в межах маршрутів слідування пасажирів. Другою проблемою являється перенаселеність поїздів та складність їх екіпіровки до рейсів, а також налагодження системи забезпечення їх питною водою на маршрутах слідування. Завдяки достатній технічній оснащеності, злагодженій роботі працівників залізничного транспорту, та їх високій виконавчій дисципліні цей ланцюг реалізовано успішно.

Ключові слова: волонтерство, евакуація, евакуаційні поїзди, залізничний транспорт.

Постановка проблеми

На сьогодні вкрай тяжка ситуація склалася в Україні. Все населення потерпає від окупантів. Гостро постає питання евакуації мирного населення з місць активних бойових дій. Так перш за все, є проблемою вивезення в великій кількості людей. Звертаючи увагу на всі види транспорту можна визначити, що найкращий варіант – це залізниця. Завдяки розгалуженій сітці залізничних шляхів можна виконати маневри в побудові маршрутів та в разі потреби оперативно змінити маршрут слідування поїздів.

Залізничний транспорт – транспорт, який є одним з найбезпечнішим видом транспорту в Україні. Наразі залізнична мережа налічує 19.8

тис. км., з яких понад 47% електрифіковано, дякуючи цьому перевезення товарів та пасажирів стає більш дешевшим, ані ж при дизельній тязі.

В період впровадженого воєнного стану в Україні, залізничний транспорт – це один із видів транспорту, який використовується на 100%, тобто за цей короткий час Укрзалізниця зовсім не має порожніх пробігів, оскільки пасажирські поїзди використовують не тільки для евакуації людей, а і для перевезення гуманітарної допомоги в міста, що її потребують.

На сьогодні в Україні є ряд міст, яким необхідна евакуація в першу чергу, але і ряд міст, в яких ситуація контрольована. Насамперед, досить багато людей евакуюються самостійно переміщаючись в сусідні області, що спричиняє

потребу в гуманітарній допомозі. Тож раціонально розробляти хаби для гуманітарної допомоги більш в мирних містах, а додатковими поїздами направляти її вже в місця, поблизу яких ведуться бойові дії. Проблема постачання такої допомоги для людей з «гарячих точках» постає в тому, що логістика доставки вантажів повинна бути гнучкою та виконуватися і корегуватися в реальному часі. В ситуації, що склалась стабільні поставки можуть бути тільки в постачаннях на території, де немає військових дій.

Гуманітарна допомога – це широкий спектр номенклатури товарів, що перевозиться різними видами транспорту. Умовно їх можна поділити на 6 типів, а саме продукти харчування, засоби гігієни, одяг, матраци, побутова техніка та інше.

В ході подій є вкрай важлива складова – це забезпечення лікарень, пологових будинків, госпіталів та населення України медикаментами.

Медичні ресурси можна також умовно поділити на 6 типів: ліки, крапельниці, пластирі, устаткування, турнікети та інше.

Так при формуванні логістичних ланцюгів доставки гуманітарної допомоги та медичних ресурсів треба визначити ряд важливих чинників, одними з яких є схоронність вантажів та швидкість доставки.

Звертаючи увагу, що більшість допомоги надходить з-за кордону треба враховувати, що більшу кількість перевезти за один раз можливо тільки залізничним транспортом, але пришвидшення перевезень можливе – автомобільним.

Мета дослідження

Проаналізувати побудову логістичного ланцюга евакуації та доставки гуманітарної допомоги під час військових дій в Україні залізничним транспортом.

Методика

В процесі дослідження було використано методи аналізу відкритих джерел інформації для вивчення та подальшого порівняння і узагальнення.

Наукова новизна

Авторами було опрацьовано та проаналізовано побудову логістичного ланцюга для подальшого використання в систематизації та порівняння показників в своїх наукових роботах.

Аналіз літератури

Пошуку напрямків організаційного удосконалення пасажирських перевезень на залізничному транспорті присвятили своїм

дослідженням багато вчених, такі як В. Л. Дикань, В. О. Зубенко, О. Г. Кірдіна, І. Л. Назаренко, Ю. М. Уткіна, Є. М. Сич, В. П. Ільчук, О. Г. Дейнека та ін.

В мирний час ці науковці займались розробкою та покращенням функціонування залізниці в життєвому циклі держави. Ряд вчених проводили дослідження в сфері покращення комфорту пасажирських перевезень.

Поглиблене вивчення зародження та проблеми розвитку волонтерського руху в незалежній Україні почали ряд вчених, а саме: О. Резнік, В. Степаненко, І. Бекешкіна, Н. Костенко, А. Ручка, Л. Бевзенко, О. Стегній, С. Дембіцький, М. Наумова, Н. Бойко, Т. Любива, Горелов Д. М., Мандебура-Нога О. С та інші[1-3].

В кожній країні Європи є ряд законів, що регламентують роботу волонтерів. Наприклад, закон Чехії дозволяє акредитувати неурядові організації, а також навчати волонтерів та направляти їх на допомогу в разі потреби; закон Угорщини регламентує роботу волонтерських організацій та взаємодію їх з державними органами; закон Італії надає певний захист та права всім волонтерським організаціям, при цьому визначає відмінність між волонтерською працею та соціально-трудовими відносинами.

Український волонтерський рух зародився ще в 2012 році, до початку воєнних дій на Заході України. Такі організації існували, але не користувались великим попитом. Початком реальної волонтерської роботи в Україні стало проведення Чемпіонату Європи з футболу Євро-2012, коли при необхідній кількості волонтерів в 5.5 тис подало заявку в 5 разів більше людей[4].

Тільки після подій 2014 року на майдані Незалежності починається активна фаза розвитку волонтерського руху в Україні. Спочатку об'єднувалися волонтери в неформальних групах, але в ході подій виникають ряд фондів та організацій, які допомагають і по сей день людям в тяжкий час, а саме «Крила Феніксу», «Народний тил», «Добровоз» та «Повернись живим».

В 2015 р. організація «Повернись живим» стала Міжнародним благодійним фондом «Повернись живим».

Всі вище згадані організації були націлені на допомогу різним груп населення, але робили одну загальну справу.

Завданням волонтерів України стала і допомога українській армії. Задля об'єднання всіх волонтерів в єдине ціле було введено реєстр на сайті 4army.com.ua.

Ще однією організацією в сфері благодійництва в Україні є товариство Червоного Хреста, яке визначило себе як «всеукраїнською добровільною громадською гуманітарною організацією».

Крім істориків, тему волонтерства вивчають спеціалісти з державного управління, соціологи, політологи. Так В.Л. Голуб зазначив, що державне визнання волонтерської діяльності є важливим елементом системи взаємовідносин держави та суспільства, що слугує символом наявності цих стосунків, а також обумовлює перспективи їх розвитку [4].

В порівнянні з часом зародженням волонтерства в 2012 р., зараз цей рух має декілька рівнів: макрорівень, мезорівень та мікрорівень [5].

Так наразі зараз ми маємо вже визначені напрями роботи, а саме:

- військовий (допомога українській армії);
- діяльність так званої «картографічної сотні» - створення волонтерами сучасних мап для ЗСУ;
- високотехнологічний (розробка нового ПЗ для потреб ЗСУ для виконання військових задач);
- медичний та реабілітаційний;
- ремонтне волонтерство;
- переселенський напрямок;
- збір та привезення гуманітарної допомоги цивільному населенню;
- вивезення цивільного населення із фронтової та прифронтової зони;
- залучення волонтерів до виконання державних функцій (робота з документообігом);
- збір коштів для благодійної допомоги.

На сьогоднішній день в період російського нападу на Україну волонтерський рух є неймовірно великий. Гуманітарна допомога в Україну надходить майже з 30 країн світу, а також надсилається самими українцями, що мешкають за кордоном. Але не тільки вантажі перевозяться всіма видами транспорту, а особливо залізничним, а і людей, що біжать від війни в західну частину України, а в подальшому і закордон.

Для забезпечення логістики використовуються залізницю. Так, аналізуючи курсування поїздів можна визначити, що великі потоки людей перевантажували евакуаційну логістику. На початку воєнних дій було призначено перший поїзд з Харкова на захід України. Вже після того було заплановано евакуацію мирного населення з різних місць переважно в Львівську, Закарпатську та Чернівецьку області.

Використовуючи ряд методів дослідження пасажиропотоків, а саме табличний, обліковий

та візуальний, було визначено орієнтовний пасажиропотік на основних станціях міст, де велись запеклі бої [6]. На основі поєднання вивчених пасажиропотоків приміського залізничного транспорту та інших видів перевезень було визначено орієнтовну кількість пасажирів, що могли б виїхати з міста. Так в перші дні початку війни було надано для евакуації понад 20 пасажирських поїздів.

В ході перших днів було виконано дослідження пасажиропотоків методами обліку перевезених пасажирів за основними напрямками. Перш за все, орієнтиром були розрахунки на основі отриманих даних від провідників вагонів поїздів, що забезпечували перевезення пасажирів.

В ході пасажирських перевезень було визначено ряд опорних станцій, де все переважно пасажиропотік розсіювався з різних причин (пересадка на інший вид транспорту, залишення в безпечних місцях на території України, пересадка на приміські поїзди), а саме: ст. Львів, ст. Ужгород, ст. Івано-Франківськ, маршрути, яких представлені на рис. 1-4.

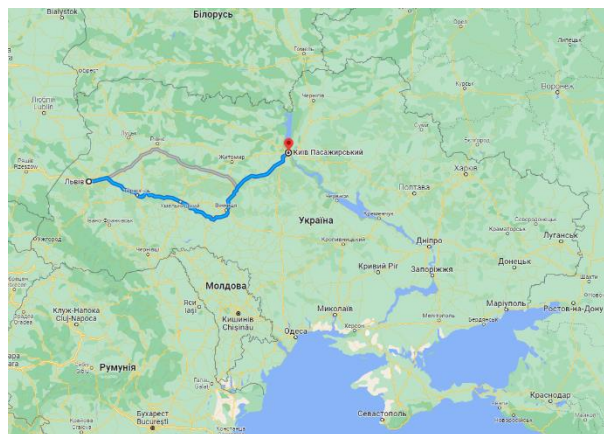


Рис. 1. Схеми маршруту слідування поїздів сполученням Київ-Пасажирський – Львів

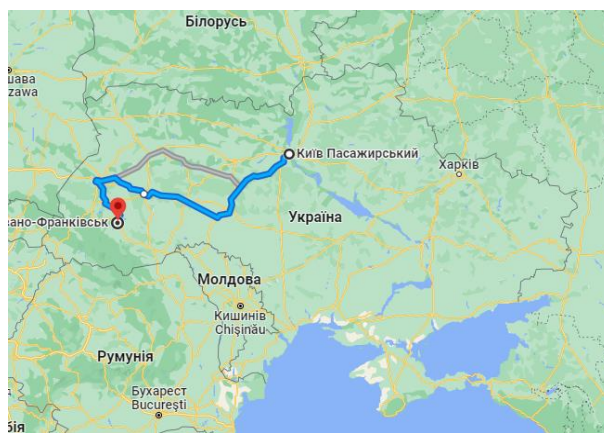


Рис. 2. Схеми маршруту слідування поїздів сполученням Київ-Пасажирський – Івано-Франківськ

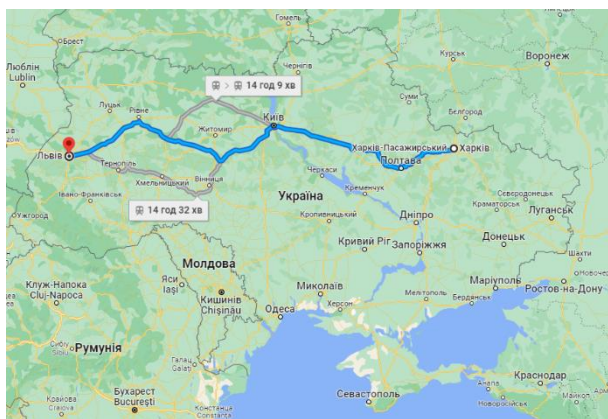


Рис. 3. Схеми маршруту слідування поїздів сполученням Харків – Львів

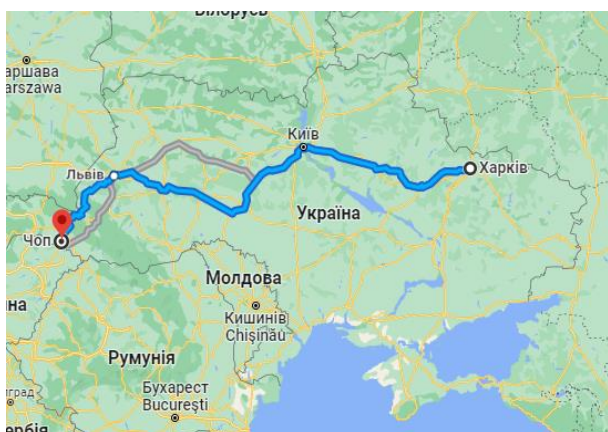


Рис. 4. Схеми маршруту слідування поїздів сполученням Харків – Чоп

Другою проблемою постало керування пасажиропотоками на станціях призначення. Направляючи весь пасажиропотік зі східної частини України є гостра необхідність розподілення пасажирів та керування ними на вокзалах [9, 10].

Досліджуючи питання кількості пасажирів, що переміщуються в таких поїздах, зазначити можливо лише приблизну кількість. Можна зазначити, що евакуація людей відбувалась певними хвилями. В пік хвилі в звичайному м'якому вагоні (купе) перевозили понад 100 осіб. Приблизна кількість вагонів в такому поїзді близько нараховувала 15-16 вагонів. Тож методом перерахунку кількості пасажирів було визначено, що за одну їзду можливо евакуювати понад 1500 – 2000 осіб, при цьому треба зауважити, що приблизна кількість людей була зазначена для м'якого вагона, де звичайна кількість перевезених пасажирів становить 36 осіб. Якщо ж розглядати плацкартний вагон – то кількість пасажирів сягала більш ніж 150 осіб в одному вагоні, при звичайній кількості 52 пасажирів. [7, 8].

В зв'язку з тим, що постійне прибуття людей на вокзали великих міст може призвести до

колапсу, владою було вирішено встановити графік руху поїздів до кордонів і за кордони України, зокрема до Польщі та Румунії, тож пасажиропотік евакуйованих людей спрямовувався за декількома напрямками. Таким чином, було розроблено та узгоджено основні станції, на які були перенаправленні частину пасажирів – закордонні ст. Перемишль, ст. Хелм, ст. Хрубешув.

Приміські маршрути Львів – Чоп, Львів – Івано-Франківськ та Львів – Ужгород, використовувалися для подальшого перетину кордону України пішки [5].

Оскільки на території Польщі є відрізок колії шириною 1520 мм було впроваджено поїзди, що сполучають міста України та найближчі польські залізничні станції рис 5.

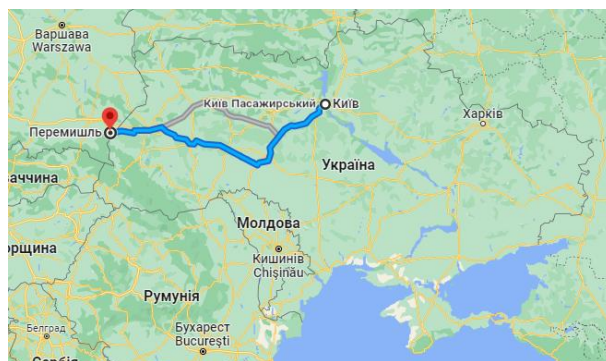


Рис. 5. Схеми маршруту слідування поїздів сполученням Київ Пасажирський – Перемишль

Влада сусідніх держав всіляко допомагає українцям та призначає курсування поїздів від кордонів з Україною та до основних хабів для переселенців. Так Угорщина розробила графік руху поїздів від ст. Чоп до ст. Захонь, поїзди угорського формування курсували в кількості 9 пар поїздів на добу.

Польща від початку перебування біженців запровадила велику кількість поїздів зі ст. Перемишль до міст Краків, Берлін та Прага, таким чином було досягнуто рівномірності розподілена пасажиропотоку, а також напущення скупченості людей на ст. Перемишль та в містах, що розташовані поблизу кордонів Польщі з Україною.

Висновки

На 50-й день війни було зафіксовано понад 3 мільйони перевезених пасажирів. Це люди, що прямували не тільки на західну Україну, а в своїй більшості за кордон. На цей час вже логістику було вибудовано та налагоджені процеси спрямування пасажиропотоків в містах України.

Залізничники вчасно виконали та продовжують забезпечувати евакуацію мирного

населення з місць ведення активних бойових дій, таких як Краматорськ, Харків, міст Донецької та Луганської областей. Тож не просто так вокзали та працівників залізниць України охрестили «Залізними Вокзалами» та «Залізними Героями», саме вони забезпечили перевезення понад 3000 осіб за один рейс та понад 2 мільйонів пасажирів за 50 днів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Соціологічні виміри громадянського суспільства в Україні / за наук. ред. О. Резніка. Київ: Інститут соціології НАН України, 2019. 288 с.
2. Волонтерський рух: світовий досвід та українські громадянські практики : аналіт. доп. – Київ: НІСД, 2015. – 36 с
3. Трансформація політичних інститутів України: проблеми теорії і практики / Авт. колектив: М. І. Михальченко (керівник) та ін. – К. : ІПІЕНД ім. І. Ф. Кураса НАН України, 2016. – 440 с.
4. Голуб В.Л. Державне визнання волонтерської діяльності як чинник розвитку взаємовідносин держави та суспільства/ В.Л. Голуб// Теорія та практика державного управління. – 2014.- Вип. 4 (47). – с. 110-118
5. Соціологічні виміри громадянського суспільства в Україні / за наук. ред. О. Резніка. Київ: Інститут соціології НАН України, 2019. 288 с.

O. PAVLENKO, I. PAVLENKO

THE ROLE OF RAILWAY TRANSPORT IN THE EVACUATION OF THE POPULATION DURING HOSTILITIES IN UKRAINE

In the extremely difficult time of aggression by the Russian Federation, the first and most important task for Ukraine's railway transport is to provide logistics for the transportation of humanitarian and military aid, as well as internal movement (evacuation) of the population. The state transport is covered by 2-5 times increased van traffic and passenger traffic. In such a situation it is necessary to control the number of passengers at the stations, to provide them with assistance and advice. The volunteer movement is one of the important conditions for the functioning of the state in wartime. Volunteers at the stations ensure the distribution of passenger flows in individual directions and provide advice on the schedule of trains. Humanitarian aid is now arriving in large quantities and needs to be delivered as soon as possible to places where it is most needed, to cities where active hostilities are taking place and to cities where the flow of internally displaced persons is concentrated. The logic of the movement of passengers must be clearly formed, because in a difficult emotional and physical state, people have a hard time understanding the course of action and the requirements for the carriage of passengers. After analyzing the formed passenger flows in the first days of evacuation, the main directions of movement of citizens were determined. The analysis revealed that the number of passengers in evacuation trains heading west to the country could cause overcrowding in the receiving cities and cause a collapse in urban transport, settlements and food supply. These are the main issues facing the government and the logistics system for moving people and goods across the country. The solution to the acute problem was the possibility of simplifying passenger transportation and the organization of international trains with allied countries, where there is the possibility of transportation without changing the rolling stock through different track widths. The development of such routes has made it possible to simplify the logistics of population movement and reduce the burden on the border service of Ukraine. To reduce the crowds after crossing the borders of Ukraine, a schedule of trains from the nearest railway stations of neighboring countries was developed together with the neighboring states, which facilitates the movement of migrants within the routes of passengers. The second problem is the overcrowding of trains and the complexity of their equipment for flights, as well as the establishment of a system to provide them with drinking water on the routes. Due to sufficient technical equipment, coordinated work of railway transport workers, and their high executive discipline, this chain has been successfully implemented.

Keywords: volunteering, evacuation, evacuation trains, railway transport

6. Наказ Міністерства інфраструктури України "Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом" від 15.07.2013 № 480.

7. «Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196 із змінами внесеними наказами Міністерства інфраструктури. – К.: Інпрес, 2013. – 168 с

8. Постанова Кабінету Міністрів України «Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» від 19.03.1997 №252. // Офіційний вісник України. – 1997. - №12. – Т. 1. – С. 167.

9. Прохорченко А. В., Паламарчук В. В. Удосконалення системи орієнтування пасажирів на залізничних вокзалах України в умовах упровадження швидкісного руху пасажирських поїздів. Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. 2017. Вип. 169. с. 213-224.

10. Прохорченко А. В. Аналіз організації роботи залізничних вокзалів в умовах здійснення трансферних пасажирських перевезень / А. В. Прохорченко, О. О. Журба, Я. С. Кобаренко // Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. - 2016. - Вип. 165. - С. 34-43.

Надійшла до редколегії 22.06.2022.

Прийнята до друку 24.06.2022.