

#### Література:

1. Ulmer R.R., Sellnow T.L., Seeger M.W. Effective Crisis Communication: Moving From Crisis to Opportunity. Thousand Oaks. CA: SAGE Publications 2007. 216 p.

## **ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ ВІЙСКОВИХ ДІЙ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ**

*Дмитрієва О.І., д.е.н., професор  
Жук О.С., аспірант*

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Сучасне становище усієї транспортної інфраструктури України знаходиться в дуже важкому положенні, що спричинено військовими діями на території нашої держави.

Саме автомобільний, вантажний та пасажирський транспорт стали артерією, яка з'єднала всю територію України. В умовах відсутності повітряного транспорту, нестабільності залізничного, зупинки морського транспорту, саме автомобільний транспорт взяв на себе весь тягар перевезень. Евакуація наших громадян, доставка гуманітарних вантажів та допомоги Збройним Силам України – це лише невеликий перелік тих дій, що зараз відбуваються з використанням автомобілів.

З початку війни практично всі складові транспортної інфраструктури нашої держави так чи інакше постраждали. За даними Міністерства інфраструктури України було пошкоджено близько 33% усієї інфраструктури: 305 мостів, 19 аеропортів, 110 залізничних станцій та 24 тис. км доріг [1]. Втрачено найбільший у світі транспортний літака Ан-225 «Мрія», збитки попередньо оцінено у 300 млн доларів.

Таким чином, загальна шкода, заподіяна транспортній інфраструктурі України, зараз оцінюється у майже у \$35,3 млрд, і наразі ми не можемо говорити, що ці цифри останні, руйнування продовжуються щодня і ці цифри будить поки що зростати [2].

Безумовно війна на території нашої держави змінить роботи всього транспортного комплексу, бо наразі ми можемо бачити всі наші «слабкі місця».

Звісно передбачається інтенсивна робота з відновлення та розширення портів, залізничних колій, автодоріг, відновлення парку вагонів, вантажівок, автобусів та іншого транспорту.

Оскільки багато наших аеродромів зруйновано, то під час реконструкції можна спланувати оптимальну мережу аеропортів. Наприклад, не потрібно робити повітряне сполучення між містами, якщо швидкісний потяг долає цю відстань за 3-4 години. Одночасно з ремонтом колій потрібно будувати нові, придатні для запуску швидкісних потягів та інтегровані до ЕС.

Дуже важливо вже зараз потурбуватися і про плани мобільності в разі виникнення надзвичайних ситуацій, бо під час бойових дій багато людей мали проблеми з виїздом до безпечних місць, стикнувшись з пробками на дорогах.

Також актуальним питанням є транспортування вантажів, доставки товарів. Для цього необхідно постійно вдосконалювати логістичні мережі, бо прогрес не стоїть на місці, з'являються різні форми онлайн замовлень, які потребують пристосованої до цього транспортної інфраструктури.

Дуже важливим питанням лишається організація дорожнього руху. Великі міста вже майже вичерпав свої територіальні можливості для розширення вулиць та створення нових дорожніх розв'язок. Вже сьогодні увесь розвинутий світ переходить до більш ефективного використання існуючої транспортної інфраструктури, впроваджуючи інтелектуальні технології управління транспортом. Наприклад, Харків поступово створює «розумну» систему управління дорожнім рухом: так значна кількість світлофорних об'єктів вже підпорядковані єдиному диспетчерському центру управління рухом.

Для забезпечення належного функціонування дорожнього господарства, транспортної інфраструктури та інфраструктури, що забезпечує життєдіяльність населення та функціонування держави в умовах воєнного Кабінетом Міністрів України ухвалено рішення /розпорядження КМУ від 12.04.2022 №292-р/ відповідно до якого, з резервного фонду державного бюджету Державному агентству автомобільних доріг України виділено 490 млн гривень, які спрямовуються за такими напрямками:

- роботи та надання послуг з будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значень, а також доріг комунальної власності в населених пунктах, інфраструктури населених пунктів, під'їзних доріг до об'єктів, визначених військовими адміністраціями;

- влаштування інженерних споруд для забезпечення потреб Збройних Сил та інших військових формувань;

- переміщення майнових активів, трудових ресурсів та оптимізація інфраструктури з урахуванням потреб національної безпеки і оборони та потреб налагодження сталого функціонування за новими місцями тимчасового розміщення;

- державна підтримка діяльності державних підприємств та організацій, що належать до сфери управління Укравтодору;

- розроблення та впровадження заходів щодо влаштування тимчасових споруд для забезпечення транспортного та пішохідного сполучення [2].

Безумовно, при відновленні нашої транспортної інфраструктури необхідно враховувати світовий досвід, і орієнтуватися на ефективні та інноваційні структурні зміни

#### Література:

1. Січкач Д. Нові та старі виклики. Як тримається українська інфраструктура під час війни. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/udari-po-ukrajinskiy-infrastrukturi-statistika-vtrat-i-prognoz-ostanni-novini-50281224.html>
2. Відбудова транспортної інфраструктури - ключове завдання для відновлення держави, в цьому впевнені у Комітеті з питань бюджету. URL: <https://www.rada.gov.ua/news/razom/222355.html>

### **ПРОЄКТНО-КОНТРОЛІНГОВИЙ ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ ДОРОЖНІМИ РОБОТАМИ**

*Догадайло Я. В., к.е.н., доцент  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

З початку повномасштабної війни в Україні було зруйновано 305 штучних споруд та 24 000 км автомобільних доріг потрібно розчистити, відремонтувати або взагалі відбудувати. Для відновлення зруйнованої інфраструктури необхідно приблизно 3-4 роки, при чому базові речі планується відновити за 1-1,5 роки [1]. Автор поділяє думку [2] про те, що поки йдуть активні бойові дії швидкість відновлення пошкоджених автомобільних доріг визначити дуже важко. Оскільки автомобільні дороги та штучні споруди продовжують руйнуватися, існує необхідність в розмінуванні. Тому для того, щоб дорожня інфраструктура набула пріоритетності потрібний час. В свою чергу, існує ймовірність активної міжнародної фінансової та технічної допомоги у відновленні зруйнованої інфраструктури [2].

Але такий час безумовно настане, тому до нього потрібно готуватися заздалегідь, обираючи такі підходи до управління процесом виконання дорожніх робіт, які під час урахування специфічних особливостей здійснення дорожніх робіт будуть по-перше, відповідати сучасним умовам господарювання [1-3], по-друге сприяти забезпеченню сталого розвитку [4], по-третє, забезпечувати прозоре, своєчасне та якісне виконання дорожніх робіт з мінімально можливими ризиками.

Під дорожніми роботами розуміються роботи з будівництва нових автомобільних доріг та роботи з реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання існуючих автомобільних доріг. Дорожні роботи носять лінійний характер і мають ряд особливостей [5]: мають територіальну закріпленість та лінійний характер розміщення; виконуються на відкритому повітрі, внаслідок чого залежать від природно-кліматичних умов; продукція дорожнього виробництва має індивідуальний характер, бо дорожні споруди залежать від рельєфу місцевості, ґрунтів, клімату, інтенсивності та складу руху; дорожні роботи уявляють матеріало-, праце- та енергоємний процеси; організації, що здійснюють дорожні роботи, мають власні заводи для виробництва напівфабрикатів; значний обсяг займають тимчасові споруди, які входять до