

РЕГІОНАЛЬНІ ТА КРАЄЗНАВЧІ СТУДІЇ

ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ

Борсук Ю. В.

Львівський національний університет імені Івана Франка,

м. Львів, Україна

e-mail: borsukurij2@gmail.com

Логістика виступає активним засобом забезпечення економіки в сучасний період. Одним із головних видів її діяльності є транспорт. Організація перевезень у просторі потребує розвинутої транспортної мережі й узгодження потоків у конкретних місцях.

Транспортна логістика покликана розвивати доступність і мобільність у суспільстві. Налагодження усіх ланок у системі дозволяє запускати рух товарів і послуг без додаткового втручання. Однак часом виникають ситуації, що так чи інакше дестабілізують логістичну схему в окремій транспортній мережі. В Україні це стало відчутним після початку повномасштабного російського вторгнення.

Російсько-українська війна призвела до пошкодження транспортної мережі та зміни логістичних потоків. Протягом воєнного стану найбільше постраждали мережеві об'єкти залізничної інфраструктури: мости, електричні підстанції, депо. Менше збитків було завдано одиницям рухомого складу. Це пов'язано з тим, що вагонний парк постійно був задіяний у перевезенні пасажирів до безпечних місць. Під час війни потоки людей почали спрямовуватись у напрямку Західного регіону України або ж до країн Європейського Союзу.

Специфіка транспортної мережі Львівської області дозволяє сполучати між собою всі сусідні обласні міста з використанням автошляхів і залізниць [2]. У такому разі можна сформулювати приклади автобусних і залізничних потоків до Львова, враховуючи швидкість і частоту руху пасажирського транспорту [3]. В нашому випадку потрібно проаналізувати переміщення окремих транспортних засобів (автобуса, поїзда) з Луцька, Рівного, Тернополя, Івано-Франківська й Ужгорода в напрямку Львова. Спробуємо подати показники руху,

розраховані з відкритих даних автобусних і залізничних станцій [6][7].

Таблиця 1

Показники переміщення автобусного й залізничного транспорту з сусідніх обласних міст у напрямку Львова

| Сполучення | Швидкість руху, км/год | | Частота курсування протягом доби, од./год | |
|--------------------------|------------------------|-------|---|-------|
| | Автобус | Поїзд | Автобус | Поїзд |
| Луцьк – Львів | 40,00 | 57,97 | 0,50 | 0,02 |
| Рівне – Львів | 60,29 | 73,06 | 0,67 | 0,11 |
| Тернопіль – Львів | 63,50 | 88,13 | 0,58 | 0,75 |
| Івано-Франківськ – Львів | 42,00 | 66,09 | 0,92 | 0,56 |
| Ужгород – Львів | 62,45 | 52,18 | 0,38 | 0,33 |

З таблиці 1 видно, що швидкість руху поїзда є меншою від автобуса в усіх випадках, крім напрямку Ужгород – Львів. Це пояснюється тим, що залізнична лінія перетинає гірський перевал через систему мостових і тунельних споруд із доволі високою кривизною та похилом перегонів. Відповідно час руху поїзда стає більш уповільненим під час проходження гірських ділянок. Також відбуваються технологічні процеси, необхідні для подолання перевалу. До прикладу, в розкладі кожного поїзда складом більше 10 пасажирських вагонів закладено подовжені зупинки Воловець і Лавочне з метою залучення додаткового локомотива для тяги й гальмування рухомого складу.

Найбільшу швидкість руху (понад 60 км/год) зафіксовано в автобусах від Тернополя, Ужгорода, Рівного. Очевидно, що причиною є наявність міжнародних автошляхів на даних відрізках: *М09 Тернопіль – Рава-Руська* (Тернопіль – Львів), *М06 Київ – Чоп* (Ужгород – Львів, Рівне – Львів). Міжнародні дороги дозволяють розвивати більшу швидкість автомобільного транспорту за рахунок обхідних шляхів окремих міст, численних мостових переходів і розв'язок тощо. Так чи інакше, це сприяє запуску міжнародних автобусних маршрутів, що

курсують у прискореному варіанті. З Луцька й Івано-Франківська до Львова час переміщення автобусів сягає 40–42 км/год, що пов'язано з наявністю національних автошляхів (*Н17 Львів – Луцьк, Н09 Мукачево – Івано-Франківськ – Львів*).

Максимальна швидкість руху з сусідньої області до Львова спостерігається у межах залізничної ділянки Тернопіль – Львів (88 км/год). Також високі значення характерні для відрізків Рівне – Львів, Івано-Франківськ – Львів (73 й 66 км/год відповідно). Напрямки з Тернопільської та Рівненської областей входять до міжнародних залізничних коридорів, тому й експлуатуються із необхідністю забезпечувати високу швидкість руху. Залізничні лінії Тернопіль – Красне – Львів і Здолбунів – Красне – Львів застосовуються у швидкісному сполученні столиці, Західного регіону України й Підкарпатського воєводства Польщі [1]. Курсування експресів компанії Hyundai Rotem за маршрутом *Київ – Перемишль* зумовлює підвищення швидкості в діапазоні 80–90 км/год. Уже з меншою швидкістю рухаються регіональні поїзди *Рівне – Львів*. Від Івано-Франківська до Львова максимальну швидкість утримує рейс дизель-поїзда *Чернівці – Львів*. Бар'єром до прискорення руху залишається наявність одноколіїної залізничної лінії [2]. Низька швидкість установлена в поїздах від Ужгорода й Луцька до Львова, однак у випадку Луцька є переважаючою від автобусів.

Якщо за швидкістю залізничний транспорт більше в лідерах, то за частотою руху – все протилежно: в усіх варіантах, крім ділянки Тернопіль – Львів, розподіл автобусів на годину протягом доби є вищим від поїздів. Максимальна різниця у частоті руху між автобусним і залізничним транспортом досягається у сполученні Луцьк – Львів. Відзначимо, що з Луцька до Львова можна скористатись виключно рейсом одного поїзда з періодичністю руху через день (протягом тижня потяг №265 *Ковель – Ужгород* курсує 3,5 рази) [7].

Найбільша частота руху серед автобусного транспорту спостерігається у сполученні Івано-Франківська та Львова (0,92 од./год). Це перевищує частоту залізничних маршрутів майже удвічі. Близькі показники мають автобусні потоки з Рівного, Тернополя, Луцька. Хоча з Тернопільської області до Львова частота поїздів

залишається більшою від автобусів. Найменша частота автобусів за добу формується від Ужгорода до Львова (0,38 од./год), що майже подібно з частотою руху поїздів.

Частота руху залізничних маршрутів дуже диференційована: від 0,75 од./год (Тернопіль – Львів) до 0,02 од./год (Луцьк – Львів) за добу. Приблизно половина рейсів на годину генерується на ділянці Івано-Франківськ – Львів. Менше цього показника становлять залізничні сполучення із Ужгорода, Рівного, Луцька до Львова. При цьому значення Ужгорода є втричі більшим від Рівного, або ж у шістнадцять разів від Луцька. Таким чином, одним із першочергових завдань буде зростання частоти поїздів із Волинської, Рівненської та Закарпатської областей до Львова. В цьому випадку можна запускати сполучення у форматі Північ – Південь і зворотно через Львів.

Воєнний стан завдав коректив у розвитку транспортної логістики Львівської області. Міжнародні автошляхи та залізниці продовжують забезпечувати рух пасажирського транспорту від сусідніх обласних центрів до Львова. За швидкістю до більш конкурентних відноситься залізничний транспорт, але за частотою руху – автобусний (крім ділянки Тернопіль – Львів). В сучасних умовах російської агресії важливим моментом має бути прискорена мобільність у сполученні Луцька й Рівного з центром Західного регіону. Досягнути якісного результату можна шляхом інвестицій у розвиток інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Борсук Ю. Суспільно-географічні проблеми транспортного сполучення західноукраїнського прикордоння з країнами-сусідами Європейського Союзу в контексті розвитку міжнародного туризму. *Débats scientifiques et orientations prospectives du développement scientifique: sur les matériaux de la II conférence scientifique et pratique internationale*, 1 octobre 2021, Paris, République Française. Париж, 2021. С. 109–115.

2. Борсук Ю. Суспільно-географічні проблеми транспортного сполучення у зоні тяжіння великих та середніх міст (на прикладі Львівської області). *Реалії, проблеми та перспективи розвитку географії в Україні*: матеріали ХХ-ої Всеукраїнської студентської наукової

конференції, м. Львів, 15–17 травня 2019 р. Львів, 2019. С. 67–71.

3. Борсук Ю. Суспільно-географічні чинники транспортної інфраструктури в контексті розвитку туризму під час воєнного стану в Україні. *Міждисциплінарні інтеграційні процеси у системі географічної, туризмологічної та екологічної науки*: матеріали III міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 30-літтю утворення кафедри географії України і туризму у Тернопільському національному педагогічному університеті імені Володимира Гнатюка, 4–5 жовтня 2022 р. Тернопіль, 2022. С. 31–33.

4. Крикавський Є., Чухрай Н., Чернописька Н. Логістика: компендіум і практикум. Навчальний посібник. Київ: Кондор, 2009. 338 с.

5. Кузик С., Борсук Ю. Соціально-економічні передумови функціонування приміського залізничного транспорту (на прикладі Львівської області). *Вісник Одеського національного університету. Серія: Економіка*. 2020. № 3 (82). С. 76–84.

6. Продаж квитків на автобус: купити квиток на автобус по Україні та закордон on-line. URL: <https://ticket.bus.com.ua/?lang=ua> (дата звернення: 14.04.2023).

7. Укрзалізниця: розклад руху призначених пасажирських поїздів. URL: <https://www.uz.gov.ua/passengers/timetable/> (дата звернення: 14.04.2023).

8. Шаблій О., Борсук Ю. Геологістичні аспекти залізничних пасажирських перевезень в Україні. *Часопис соціально-економічної географії*. 2021. № 31. С. 37–46.