

## Забезпечення безперервного функціонування міжміського пасажирського транспорту під час воєнного стану

Іван Демиденко, студент<sup>1</sup> (ORCID: 0009-0000-3915-6297), Дмитро Беспалов, ас.<sup>1</sup> (ORCID: 0000-0002-0778-5627)

<sup>1</sup> Київський національний університет будівництва та архітектури, м. Київ, -Україна

### АНОТАЦІЯ

У статті розглянуто проблеми та можливі рішення, спрямовані на забезпечення стійкого функціонування міжміських перевезень пасажирським транспортом в Україні під час воєнного стану. Висвітлено основні чинники порушення роботи міжміського пасажирського транспорту: масова мобілізація водіїв і брак персоналу, значні руйнування дорожньої інфраструктури, падіння пасажиропотоку та економічні труднощі, а також логістичні й безпекові виклики в прифронтових регіонах. Запропоновано низку заходів: впровадження обов'язкового бронювання працівників критичної транспортної сфери, розширення бази кадрів через залучення жінок-водійок, ветеранів та осіб з інвалідністю, оптимізацію маршрутної мережі міжміського пасажирського транспорту з урахуванням безпеки та транспортного попиту, а також цифрові рішення для моніторингу й управління роботою міжміського пасажирського транспорту.

*Ключові слова: міжміський пасажирський транспорт, транспортний попит, воєнний стан, цифрові рішення для моніторингу й управління.*

### 1. ВСТУП

Повномасштабна війна в Україні суттєво вплинула на транспортну систему країни. Введений воєнний стан потребує адаптації роботи міжміського пасажирського транспорту до нових безпекових викликів. Оператори міжміського пасажирського транспорту стикаються з багатьма проблемами: критичний дефіцит кваліфікованих водіїв, руйнування доріг і мостів, скорочення пасажиропотоку тощо. Виокремивши основні проблеми, можна оцінити їх вплив на стійкість транспортного сполучення та запропонувати практичні рішення, підтримані актуальними даними та прикладами з української практики.

### 2. ОЦІНКА СТРУКТУРИ ПЕРСОНАЛУ МІЖМІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Серед основних причин проблем міського пасажирського транспорту – це масова мобілізація водіїв та, як наслідок, дефіцит кадрів. Експерти відзначають, що дефіцит водіїв у транспортно-логістичному секторі сягнув 30–50%, що призводить до простоїв транспорту і зростання витрат. Уряд і бізнес стикаються з тим, що оператори міжміського пасажирського транспорту можуть забронювати не більше половини свого штату водіїв, хоча для стабільного функціонування економіки необхідно мати можливість резервувати щонайменше 75% персоналу критично важливих підприємств.

#### 2.1. Пошкодження транспортної інфраструктури

Воєнні дії на території України спричинили масштабні руйнування дорожнього полотна, мостів та інших об'єктів транспортної інфраструктури. За даними Міністерства відновлення, внаслідок війни зруйновано близько 25 400 км доріг та 344 мостів.

#### 2.2. Зменшення пасажиропотоку та економічні наслідки.

Воєнний стан призводить до міграції населення, скорочення поїздок та падіння транспортного попиту. Бізнес

втрачає клієнтів, а доходи перевізників значно падають. За оцінкою, скорочення пасажиропотоків та ускладнення логістики, через обстріли та руйнування, перетворюють міжміські пасажирські перевезення в додатковий економічний тягар для підприємств. Ці зміни мають негативні наслідки як для муніципальних бюджетів, так і для національної економіки загалом.

#### 2.3. Логістичні й безпекові виклики в прифронтових регіонах.

У прифронтових регіонах міжміські перевезення залишаються вразливими через загрозу нападів із застосуванням безпілотних літальних апаратів (БПЛА). Однією з практичних контрзаходів, яка вже застосовується в Україні, є встановлення протидронових сіток над ключовими дорогами: такі конструкції створюють «тунелі» або перекриті ділянки повітряного простору, що перешкоджає прямому підльоту. Їх монтують як із спеціалізованих матеріалів, так і з більш доступних засобів (наприклад, рибальських сіток або полімерних сіток), закріплених на опорах уздовж траси; у результаті формується пасивний фізичний бар'єр, який знижує ймовірність ураження рухомих і стаціонарних транспортних засобів.

#### 2.4. Впровадження механізму бронювання транспортників

Важливо забезпечити перевізникам можливість резервувати критично необхідних працівників. Діючий порядок бронювання встановлено Постановою КМУ №76 (27.01.2023), яка визначає процедури відстрочок для військовозобов'язаних на критично важливих підприємствах, зокрема в транспортному секторі. Необхідно полегшити оформлення бронювання та підвищити ліміт зарезервованого штату (за словами експертів, до 75% водіїв). Це означає сприяння держави в прискореному розгляді заяв від автопідприємств і поширенні механізму на приватні компанії-перевізники.

Розширення кадрового резерву за рахунок жінок, ветеранів та осіб з інвалідністю. Ініціювання програм набору нових категорій працівників допоможе ліквідувати дефіцит кадрів. У контексті жінок-водійок прикладом є проєкт She Drives, що організовано Мінрегіоном спільно з UN Women: він передбачає безкоштовну підготовку і працевлаштування 100 жінок-водійок автобусів для міжміських маршрутів. Для ветеранів АТО/ООС діють проєкти безплатного навчання водіїв та логістів, які слід розширити та підвищити їхню привабливість (наприклад, через працевлаштування на пільгових умовах після курсу). Водночас необхідно залучати осіб з інвалідністю, забезпечуючи адаптовані робочі місця. Держава вже надає пільги роботодавцям, які працевлаштовують людей з інвалідністю (цільові кредити, дотації, гранти на облаштування робочих місць), і ці механізми слід ширше популяризувати серед транспортних компаній.

Оптимізація маршрутної мережі. У складних умовах доцільно переглянути схему курсування міжміського пасажирського транспорту з урахуванням безпеки і транспортного попиту. Слід виділяти безпечні коридори руху, відмовляючись від перевезень через зони підвищеного ризику (обстрілів чи бойових дій). Водночас, важливо зосередитися на найзатребуваніших напрямках: встановити засоби боротьби з БПЛА й посилити сполучення там, де транспортний попит стабільний. Як показує досвід прифронтових міст, певні лінії можуть працювати з обмеженим графіком або через змінені точки посадки (в обхід небезпечних ділянок). Така оптимізація допоможе перевізникам зменшити операційні витрати та підвищити надійність маршрутів.

Цифровий моніторинг і управління маршрутами. Запровадження електронних систем контролю руху та онлайн-платформ дозволяє швидко реагувати на зміни обстановки. Українською владою вже створено Єдиний реєстр міжобласних маршрутів з відкритим доступом, де зафіксована інформація про понад 2500 легальних маршрутів (номери, розклади, перевізників). Аналогічно треба посилити цифрову трансформацію диспетчеризації: GPS-моніторинг автобусів у реальному часі, смарт-трекери і мобільні додатки дозволять відстежувати затримки, перенаправляти транспорт за потреби та оперативно інформувати пасажирів про зміни.

### 3. ВИСНОВОК

Забезпечення безперервного функціонування міжміського пасажирського транспорту в умовах війни потребує комплексного підходу. Окрім фінансування та відновлення транспортної інфраструктури, необхідно вирішувати кадрові проблеми та питання безпеки. Запровадження механізмів бронювання водіїв критично важливих підприємств, гнучке перенастроювання маршрутної мережі та активна цифровізація процесів дозволять зробити систему більш стійкою. Ефективною практикою є спеціальні програми – наприклад, навчання і працевлаштування жінок-водійок, підготовка ветеранів та підтримка працевлаштування людей з інвалідністю. Реалізація зазначених заходів має відбуватися у взаємодії центральних органів влади, місцевого самоврядування та

приватного бізнесу, з урахуванням рекомендацій національних та міжнародних експертів.

### Список літератури

- [1] Петровський Д. В Україні критично бракує водіїв: експерти пояснили, як це вдарить по цінам // УНІАН. – 18.09.2025. – Режим доступу: <https://www.unian.ua/economics/transport/v-ukrajini-kritichno-brakuye-vodijiv-ekspert-poyasniv-yak-ce-vdarit-po-cinam-13135011.html> (дата звернення: 25.09.2025).
- [2] Халілов Рустем. Тут кожен дрон полнеє на тебе. Як живе Херсон в умовах постійних атак // Українська правда. – 17.09.2025. – Режим доступу: <https://www.pravda.com.ua/articles/2025/09/17/7531182/> (дата звернення: 20.09.2025).
- [3] Сміян Н. 2024 рік: 10 подій, які впливали на розвиток транспортної галузі України // Центр транспортних стратегій. – 24.12.2024. – Режим доступу: [https://cfts.org.ua/articles/2024\\_rik\\_10\\_podiy\\_yaki\\_vplivali\\_na\\_rozvitok\\_transportno\\_galuzi\\_ukrani\\_2081/144020](https://cfts.org.ua/articles/2024_rik_10_podiy_yaki_vplivali_na_rozvitok_transportno_galuzi_ukrani_2081/144020) (дата звернення: 22.09.2025).
- [4] Східне міжрегіональне управління Державної служби України з питань праці. Пільги роботодавцям при працевлаштуванні осіб з інвалідністю // Державна служба України з питань праці. – 03.01.2024. – Режим доступу: <https://smu.dsp.gov.ua/news/pilhy-robotodavtsiam-pry-pratsevlashtuvanni-osib-z-invalidnistiu/> (дата звернення: 22.09.2025).
- [5] Міністерство розвитку громад та територій України. Триває набір ветеранів та ветеранок на безоплатне навчання у сфері транспорту та логістики // Мінрегіон. – 25.07.2025. – Режим доступу: <https://mindev.gov.ua/news/tryvaie-nabir-veteraniv-ta-veteranok-na-bezoplatne-navchannia-u-sferi-transportu-ta-lohistyku> (дата звернення: 22.09.2025).
- [6] Міністерство розвитку громад та територій України. Підготовка водійок автобусів: учасниці проєкту She Drives продовжують знайомитися з роботодавцями // Мінрегіон. – 2024. – Режим доступу: <https://mindev.gov.ua/news/pidgotovka-vodiiok-avtobusiv-uchasnytsi-proiektu-she-drives-prodovzhuiut-znaiomytsiaz-robotodavtsiamu> (дата звернення: 22.09.2025).
- [7] Ukraine installs anti-drone nets over roads to protect frontline supply routes [https://www.scmp.com/news/world/europe/article/3318395/ukraine-installs-anti-drone-nets-over-roads-protect-frontline-supply-routes?module=perpetual\\_scroll\\_0&pgtype=article](https://www.scmp.com/news/world/europe/article/3318395/ukraine-installs-anti-drone-nets-over-roads-protect-frontline-supply-routes?module=perpetual_scroll_0&pgtype=article)