

9. The 10x potential of tokenisation: democratising investment opportunities / HSBS. URL: <https://www.gbm.hsbc.com/insights/securities-services/potential-of-tokenisation>.

sofiakucer@gmail.com

Кучер С. В.

студентка 4 курсу ОПП «Економіка міста та урбаністика»
кафедри регіоналістики і туризму
Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана, м. Київ, Україна

knauob@ukr.net

Оболенський О. Ю.

д.е.н., професор, професор кафедри регіоналістики та туризму
Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана, м. Київ, Україна

СВІТОВИЙ ДОСВІД ВІДНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТ ПІСЛЯ ВІЙНИ

Анотація. Дослідження полягає у використанні світового досвіду для відновлення транспортної інфраструктури міст після війни, що дозволить швидше реалізувати плани відбудови. Предметом дослідження стало обґрунтування основних чинників відновлення транспортної інфраструктури міст, постраждалих внаслідок агресії РФ, на прикладі міста Варшава.

Ключові слова: транспортна інфраструктура; відновлення міста; розвиток транспортної інфраструктури; післявоєнний період.

Відбудова міст — це складний і довготривалий процес. Для забезпечення його результативності Україні варто звертатися до досвіду, який напрацювали міжнародні партнери, уникати їх помилок.

Транспортна інфраструктура відіграє важливу роль у функціонуванні та розвитку міст, забезпечуючи зв'язок між виробництвом і споживанням, підтримуючи потоки товарів і матеріалів і робочої сили, задовольняючи потреби населення в транспорті. Транспортна інфраструктура повинна забезпечувати своєчасне та ефективне переміщення пасажирів, вантажів і супутніх послуг. Проте в умовах війни транспорт стикається з багатьма проблемами, пов'язаними з зруйнованою транспортною інфраструктурою [2].

У післявоєнний період основним стимулом розвитку міст стане бажання перетворення України на технологічну, розвинену та інноваційну країну зі збереженням своєї історії та культури та створенням конкурентноспроможної держави. Одним з основних чинників відбудови України є відновлення транспортної структури України та міст, зокрема.

Транспортна інфраструктура міст призначена для транспортування пасажирів і товарів, що складається з трьох компонентів: засобів пересування, направляючих та операційного планування і до неї належать залізниці, залізничні вузли й станції, автомобільні дороги, автомагістралі, вулиці, авіалінії та аеропорти, річкові шляхи й порти, морські порти, канатні дороги, монорейкові шляхи, складські та ремонтні заклади, вантажні термінали [1].

Для обґрунтування стратегічних напрямів відновлення транспортної інфраструктури міст у післявоєнний період доцільно проаналізувати досвід відбудови міст постраждалих внаслідок воєнних дій, зокрема столиці республіки Польща — Варшави.

У період другої світової війни (1939–1945) у Варшаві було зруйновано всі мости, залізницю, трамвайний транспорт, пошкоджені дороги й інші складові транспортної структури міста.

Мерія Варшави відновлення міста розпочала із вироблення генеральних планів розвитку міста на основі архівних документів зі спрямуванням на відродження Варшави як багатофункціонального центру країни із достойними умовами проживання населення. Концептуальні ідеї відновлення міста Варшава органічно включали й питання транспортної інфраструктури та полягають у такому [5, 6].

Перша — «Враховувати не лише простір самого міста, але й приміські території». Вона базувалася на попередньо виробленою та запровадженою концепцією розвитку Варшави (1934 рік), за якої центр міста повинен мати пряме транспортне сполучення з різними передмістями. Після війни ця ж концепція стала основою генерального плану: хаотично та щільно забудоване місто з вузькими вуличками з однією єдиною наскрізною транспортною артерією отримало зовсім інший вигляд і структуру: великі проспекти, транспортне сполучення між усіма районами та передмістями.

Друга — «Монофункціональні простори мають бути з'єднані транспортними сполученнями». Місто поділили на різні зони: житлові масиви, зони з університетами та музеями, промислові зони... Всі вони відмежовувалися одна від одної «зеленими поясами» (великою кількістю зелених насаджень) та об'єднувалися зручними транспортними сполученнями по всьому місту, що створило умови для комфортного пересування жителів.

Третя — «Відбудова міста завжди має передбачити перспективи розвитку на багато десятиліть». Рішення, прийняті після Другої світової війни, впливають на рівень життя сьогодні. Запровадження на той час сучасних підходів до планування міст обумовило не тільки раціональне розміщення промислових і житлових зон, а й побудову широких проспектів, що врахувало суттєве збільшення транспортних засобів (міського, зокрема трамвайного парку, і приватного транспорту, та й можливість виділення частки проїжджої частини для системи велосипедних доріжок.

Відтоді, як Варшава почала впроваджувати План сталої міської мобільності [5], кількість дорожньо-транспортних пригод скоротилася на 21 %, а смертність на дорогах зменшилася більш ніж удвічі (з 74 смертельних випадків у 2013 році до 35 у 2019 році).

Усе це завдяки впровадженню Плану сталої міської мобільності, який покращив мобільність населення завдяки кращому використанню існуючої інфраструктури, розширенню мережі громадського транспорту та цільовим і скоординованим інвестиціям. Проекти включають розвиток громадського транспорту, розширення велосипедної мережі та створення пішохідного простору [7].

Враховуючи викладене та з урахуванням цивілізаційних трендів розвитку міст, можна запропонувати такі чинники відновлення транспортної інфраструктури міст, постраждалих внаслідок агресії РФ, а саме [9]:

Перше. Стратегія відновлення транспортної інфраструктури є органічною складовою стратегії післявоєнного відновлення та розвитку України, її європейської інтеграції та пріоритетних реформ і стратегічних ініціатив. Послуги транспортної інфраструктури міста мають відповідати положенням Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом.

Друге. Розроблення генеральних планів розвитку міст має враховувати цивілізаційні тренди розвитку міст, а саме: smart growth країни і суспільства, розвиток smart-city, формування компактного, зеленого міста, сталою розвитку міста та інших.

Третє. Стратегія розвитку транспортної інфраструктури є органічною складовою стратегій соціально-економічного розвитку міста та стратегії його просторового розвитку.

Четверте. Розвиток транспортної інфраструктури міста повинен мати системний і комплексний характер, тобто мати чітко визначені цілі розвитку, враховувати зовнішні і внутрішні фактори розвитку міста та оточуючих територій, у тому числі і ризики.

П'яте. Відновлення транспортної інфраструктури міста має передбачати пріоритетний розвиток міського електричного транспорту, автомобільного транспорту загального користування, впровадження інноваційних технологій.

Шосте. Відновлення транспортної інфраструктури міста має бути інноваційно та інвестиційно привабливим.

Таким чином Україна має скористатися моментом для відновлення, адже кожна криза — це можливість для відновлення. Тому першочерговим кроком має бути створення: майданчика для координації всіх наявних ініціатив, стратегій відновлення транспортної інфраструктури, генеральних планів. Уже зараз потрібно налагоджувати співпрацю з різними партнерами та створювати благодатний ґрунт для українських спеціалістів у різних галузях з урахуванням цивілізаційних трендів розвитку міст. Важливо розуміти, для відновлення транспортної інфраструктури міста цілі розвитку повинні бути чітко визначені і враховувати зовнішні та внутрішні фактори (включаючи ризики) у місті та прилеглих територіях.

Література

1. Transportation Infrastructure Definition: 130 Samples | Law Insider. Law Insider. URL: <https://www.lawinsider.com/dictionary/transportation-infrastructure>

2. Дмитрієва О. І. Транспортна інфраструктура як об'єкт державного регулювання. Харківський національний автомобільно-дорожній університет.

3. Understanding the Value of Transport Infrastructure. Task Force Report, 2013. P. 46.

4. 20 procent mniej ofiar na warszawskich drogach - Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie. URL: <https://zdm.waw.pl/aktualnosci/20-procent-mniej-ofiar-na-warszawskich-drogach/>

5. Як відбудувати зруйновані війною міста: 5 уроків Варшави. БЖ. URL: <https://bzh.life/ua/gorod/kak-vosstanavlivat-razrushennye-vojnoj-goroda-5-urokov-varshavy/>

6. Відновлення транспортної інфраструктури: мегаполіси необхідно адаптувати до нових реалій URL: <https://rubryka.com/blog/restoration-transport-infrastructure/>

7. Матеріали Національної ради з відновлення України від наслідків війни - <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/nacionalna-rada-z-vidnovlennya-ukrayini-vid-naslidkiv-vijni/robochi-grupi>

volodymyr.k@uabim.com

Кучугура В. О.

аспірант кафедри технології та організації будівельного виробництва

Харківський національний університет міського господарства

імені О. М. Бекетова, м. Харків, Україна

АНАЛІЗ ПРИНЦИПІВ І МЕТОДІВ ПІДВИЩЕННЯ ОПОРУ БЕТОНУ ДО ФІЗИЧНОГО ТА/АБО МЕХАНІЧНОГО ВПЛИВУ ДЛЯ ПІСЛЯВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ПОСТРАЖДАЛИХ МІСТ УКРАЇНИ

Анотація. Виокремлено принципи і методи підвищення опору бетону до фізичного та/або механічного впливу відповідно до Принципу 5 частини 9 стандарту EN 1504. Описані в EN 1504 інноваційні