



Міжнародна науково-практична конференція
«ГЕОГРАФІЧНА ОСВІТА І НАУКА: ВИКЛИКИ І ПОСТУП»,
присвячена 140-річчю географії у Львівському університеті
Україна, м. Львів, 18–20 травня 2023 р.

УДК [314.15-022.326:656.2]:355.4.01(470:477)"2022"

**МІГРАЦІЙНІ ПОТОКИ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ
ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ**

Юрій Борсук

Львівський національний університет імені Івана Франка, Львів, Україна

Воєнна агресія російської федерації проти України спричинила потребу населення бути в безпеці. Головним шляхом порятунку стало переміщення людей до безпечних територій. Тоді ж залізничний транспорт почав виконувати евакуаційну функцію. У межах країни сформувались міграційні потоки в напрямку окремих регіонів. Також було призначено міжнародні маршрути до країн-сусідів Європейського Союзу. У статті проаналізовано курсування евакуаційних поїздів тимчасового призначення станом на 3 березня 2022 р. Під час руху евакуаційних рейсів виокремлено п'ять рятівних коридорів.

Ключові слова: міграція, евакуація, логістичні потоки, залізничний транспорт, воєнний стан.

**MIGRATION FLOWS BY RAIL TRANSPORT
DURING MARTIAL LAW IN UKRAINE**

Yurii Borsuk

Ivan Franko National University of Lviv, Ukraine

The military aggression of the russian federation against Ukraine caused the population's need to be safe. The main way of rescue was to move people to safe areas. At the same time, railway transport began to perform the evacuation function. Within the borders of the country, migration flows were formed in the direction of certain regions. International routes to the neighbouring countries of the European Union were also appointed. The routes of temporary evacuation trains as of March 3, 2022 are analysed. During evacuation flights, five rescue corridors have been identified.

Keywords: migration, evacuation, logistic flows, railway transport, martial law.

24 лютого 2022 р. відбулось повномасштабне вторгнення російської федерації до України. Головною проблемою українського суспільства стала можливість уберегти себе від агресивних дій із боку ворога. У більшості людей розуміння порятунку призвело до потреби переміщуватись у напрямку безпечних територій. Саме в той час міграція проявила сутність у нових реаліях.

Війна стала поштовхом міграції населення із найбільш небезпечних поселень. Особливо це було видно в містах, розташованих у безпосередній близькості до українсько-російського кордону. Не кращою була ситуація у населених пунктах, більш віддалених від наступальних операцій ворожої армії. У перший день війни було атаковано військово-цивільні аеропорти в усіх куточках України. В суспільстві сформувалась окрема частка населення, що бажала якомога швидше мігрувати від міст і стратегічних об'єктів до безпеки.

Шлях до безпечних зон був доволі тривалим. Поки в Кабінеті Міністрів роздумували над евакуаційним планом допомоги, громадяни почали активно заповнювати транспортні об'єкти. Практично в кожного мешканця міста з'явилась ідея евакуюватись із використанням різного громадського транспорту. До послуг людей потрапили наземні види транспорту – залізничний та автобусний [3].

З вибором виду транспорту громадянам було складніше. Переміщення автобусом займало багато часу через уповільнення руху на автодорогах. Головні автомагістралі перетворились на стоп-шосе з великою кількістю легкових автомобілів і мікроавтобусів. У такому разі в людей виникли проблеми зі швидкістю переміщення. Більш гарантованим за прогнозованістю руху продовжував залишатись залізничний транспорт [6]. Однак у цьому сегменті доволі швидко не стало вільних місць у вагонах.

Нестача запропонованих місць у поїздах розв'язувалась додатковим формуванням рейсів у найбільш популярних напрямках. До перших евакуаційних маршрутів увійшли Лисичанськ –



Міжнародна науково-практична конференція
«ГЕОГРАФІЧНА ОСВІТА І НАУКА: ВИКЛИКИ І ПОСТУП»,
присвячена 140-річчю географії у Львівському університеті
Україна, м. Львів, 18–20 травня 2023 р.

Львів, Краматорськ – Львів, Маріуполь – Львів, Маріуполь – Жмеринка, Костянтинівка – Київ, Одеса – Львів, Київ – Вінниця, Київ – Львів. Майже всі з даних поїздів відправились 24 лютого одним рейсом до пункту призначення. Винятком був маршрут Київ – Вінниця, де в перший день війни забезпечено курсування трьох рейсів.

Виїзд населення із Донбасу 24 лютого найбільш активно здійснювався у Лисичанську, Костянтинівці, Маріуполі (2 534, 1 908 і 1 724 особи відповідно). Менше 500 пасажирів було відправлено з Попасної, Авдіївки, Бахмута [5].

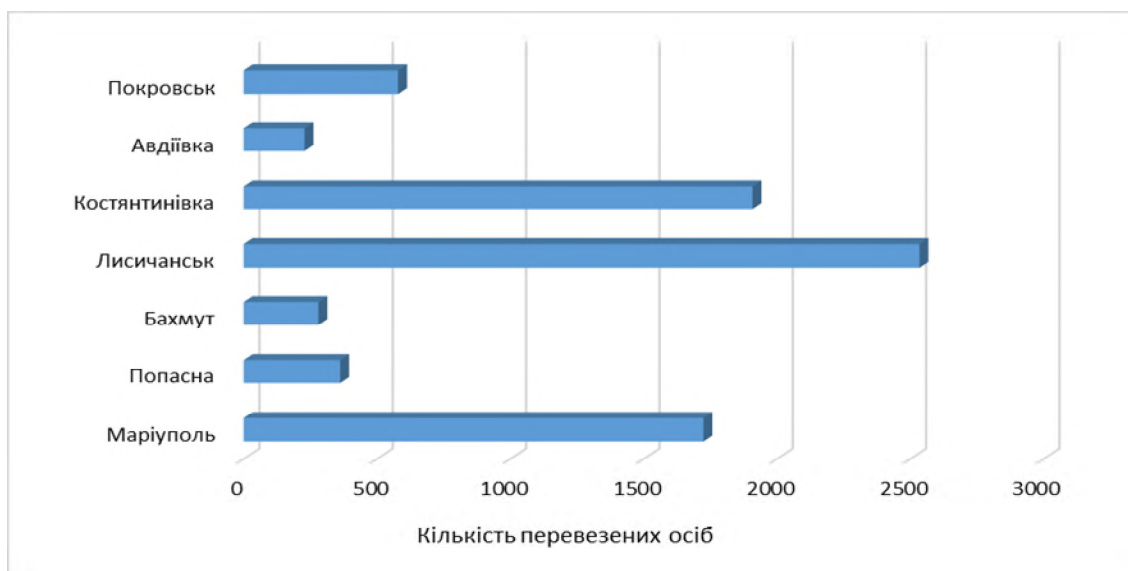


Рис. 1. Виїзд населення із Донбасу 24 лютого 2022 р.

Деякі з рейсів у напрямку з/до Донецької, Луганської областей було скасовано (Бахмут – Львів, Харків – Попасна). В той же день рух поїздів до окремих кінцевих точок обмежено з міркувань безпеки. До прикладу, потяги до Новоолексіївки мали кінцеву зупинку в селі Федорівка Мелітопольського району, а Херсона – залежно від маршруту: в містах Миколаїв або Кривий Ріг. Окремі сполучення отримали зміну маршруту. Це стосувалось поїздів, що прямували до столиці ділянкою Коростень – Київ, тобто через Ірпінь. Усім маршрутам, що раніше проїжджали Коростенську дирекцію, прокладено рух ділянкою Шепетівка – Бердичів – Козятин – Фастів – Київ. Під час курсування з вимог безпеки поїзд № 43 Івано-Франківськ – Київ зупинився по станції Ірша [5].

Залізнична ділянка Київ – Фастів – Козятин вийшла рятівною, оскільки нею проїжджали всі потяги в західному напрямку. Корегування маршруту призводило до невчасного прибуття до визначених пунктів. У перший день війни зафіксовано запізнення у понад 80 поїздів далекого сполучення. Максимальні недотримання розкладу з відхиленням більше трьох годин мали потяги № 706 і № 716 Перемишль – Київ, № 737 Запоріжжя – Київ, № 10 і № 84 Київ – Маріуполь, № 750 Івано-Франківськ – Київ, № 738 Київ – Запоріжжя, № 3 Ужгород – Запоріжжя, № 751 Херсон – Київ, № 749 Київ – Івано-Франківськ. У наступні дні ситуація із часом затримки поїздів лише погіршувалась.

До цього ще й виникала дестабілізація у розподілі місць: у переповнених вагонах не було забезпечено комфортних умов пасажиром, що купили квитки заздалегідь. У період до 28 лютого 2022 р. продаж квитків залишався доступним у межах підконтрольної території України. Проте наступного дня, 1 березня, прийнято рішення перевести всі графікові потяги до режиму евакуаційних. У сторінці історії АТ «Українська залізниця» закарбувався час масового вивезення населення із небезпечних міст.

Міграційні потоки головно зосереджувались у сторону Західного регіону України або ж закордон у країни Європейського Союзу. Спробуємо проаналізувати маршрути евакуаційних неграфікових поїздів, що були призначені 3 березня 2022 року (табл. 1).



**Міжнародна науково-практична конференція
«ГЕОГРАФІЧНА ОСВІТА І НАУКА: ВИКЛИКИ І ПОСТУП»,
присвячена 140-річчю географії у Львівському університеті
Україна, м. Львів, 18–20 травня 2023 р.**

Таблиця 1

Евакуаційні поїзди тимчасового призначення станом на 3 березня 2022 р.

Сполучення	Кількість рейсів, од.	Місце кінцевої точки		
		Країна	Регіон	
Біличі – Київ	1	Україна	місто Київ	
Дарниця – Львів	1		Львівська область	
Житомир – Львів	1		Львівська область	
Ірпінь – Київ	1		місто Київ	
Краматорськ – Ужгород	1		Закарпатська область	
Львів – Чоп	2		Закарпатська область	
Одеса – Ужгород	1		Закарпатська область	
Харків – Львів	1		Львівська область	
Харків – Тернопіль	2		Тернопільська область	
Харків – Ужгород	2		Закарпатська область	
Харків – Вінниця	4		Вінницька область	
Вінниця – Львів	4		Львівська область	
Львів – Перемишль	8		Польща	Підкарпатське воєводство
Львів – Грубешув	1			Люблінське воєводство
Львів – Холм	2	Люблінське воєводство		
Чоп – Пльзень	1	Чехія	Пльзеньський край	

Можна сказати, що в Україні лідером за прибуттям евакуаційних рейсів тимчасового призначення стала Львівська область. До Львова з'їжджались потоки людей із Харкова, Вінниці, Житомира та столиці. В Закарпатській області формувались міграційні переміщення із Харкова, Краматорська, Одеси. Слід звернути увагу на формування маршрутів малої протяжності, що з'єднували між собою дві сусідні територіальні одиниці для забезпечення пересадки (Львів – Чоп, Біличі – Київ, Ірпінь – Київ). До коротких за протяжністю можна віднести міжнародні сполучення у напрямку Польщі (Львів – Перемишль, Львів – Холм, Львів – Грубешув). Максимум рейсів зі сторони України прийнято в Підкарпатському воєводстві. До Словаччини й Чехії було призначено рейс Чоп – Пльзень.

Окремі евакуаційні рейси відбувались нерегулярно через «плаваючий» пасажиропотік. До прикладу, маршрути зі Львова до Чопа не призначались навіть у пік міграційних перевезень – 7 березня 2022 р. Проте надмірні потоки населення рухались у Польщу: лише в переддень Міжнародного жіночого свята сім рейсів відправлено до Перемишля, чотири – до Холма й один – до Грубешова.

Після 7 березня 2022 р. міграційні потоки почали зменшуватись. Це супроводжувалось тим, що до окремих точок були зруйновані шляхи, або ж територія виселення була окупованою. Під час виконання евакуаційних завдань могли постраждати працівники залізниці й рухомий склад. Така ситуація трапилась 6 березня із евакуаційним потягом у Київській області. Дорогою до Ірпеня стався авіаційний обстріл, що призвело до сходу з рейок тепловоза й кількох вагонів. Пасажирів із багатостраждального міста не було вивезено, а вагони поїзда ще загромаджували залізничне полотно до повної деокупації даної території наприкінці березня 2022 р. Доволі кричущий випадок пізніше відбувся у Донецькій області. 13 березня 2022 р. внаслідок артилерійського обстрілу станції Брусин отримала смертельні травми провідниця евакуаційного рейсу Ужгород – Лиман. Надалі кінцевою точкою цього маршруту призначено Краматорськ [5].

Останній день березня характеризується невеликою кількістю еміграційних поїздів. Головно сполучення охоплювали рейси до Польщі (протягом доби шість за маршрутом Львів – Перемишль), з Донбасу до Львова (два за маршрутом Краматорськ – Львів) й Закарпатської області (Покровськ – Дніпро – Чоп). Також існував короткий рейс Новозолотарівка – Лозова, що дозволяв вивезти людей із Луганської області. Тим часом АТ «Українська залізниця» повернуло бронювання і купівлю квитків, переходячи до звичного режиму роботи.

Початок квітня 2022 р. ознаменувався активним виїздом людей із Донецької області: лише 7 квітня сформовано чотири евакуаційних рейси Краматорськ – Львів. Наступного дня, 8 квітня, було заплановано відправити три потяги з Краматорська (до Львова, Тернополя, Чернівців),



**Міжнародна науково-практична конференція
«ГЕОГРАФІЧНА ОСВІТА І НАУКА: ВИКЛИКИ І ПОСТУП»,
присвячена 140-річчю географії у Львівському університеті
Україна, м. Львів, 18–20 травня 2023 р.**

однак не вийшло... Російські окупанти завдали ракетного удару недалеко вокзалу, внаслідок чого загинула 61 людина, ще 121 особа отримала поранення. Після цього випадку було призупинено виконання евакуаційних рейсів із Донбасу, крім Покровська. Починаючи з 3 травня 2022 р., в евакуаційному форматі курсував маршрут Покровськ – Львів [5].

Офіційно звітність УЗ демонструє, що протягом місяця війни врятовано приблизно 3 млн осіб. Міграційні потоки відбувались залежно від пунктів відправлення і прибуття (табл. 2).

Таблиця 2

Кількість евакуйованих людей залізничним транспортом протягом березня 2022 р.

Міграційні потоки	Кількість перевезених, осіб	Місце кінцевої точки		
		Країна	Регіон	
Київ – Львів	380 000	Україна	Львівська область	
Київ – Ужгород	340 000		Закарпатська область	
Харків – Львів	300 000		Львівська область	
Краматорськ, Слов'янськ, Лисичанськ – Львів	280 000		Львівська область	
Краматорськ, Слов'янськ, Лисичанськ – Ужгород	250 000		Закарпатська область	
Київ – Івано-Франківськ	190 000		Івано-Франківська область	
Запоріжжя – Львів	170 000		Львівська область	
Київ – Чернівці	160 000		Чернівецька область	
Одеса – Львів	125 000		Львівська область	
Харків – Ужгород	125 000		Закарпатська область	
Дніпро – Львів	120 000		Львівська область	
Запоріжжя – Ужгород	80 000		Закарпатська область	
Дніпро – Трускавець	75 000		Львівська область	
Запоріжжя – Ковель	40 000		Волинська область	
Київ – Тернопіль	40 000		Тернопільська область	
Дніпро – Ковель	30 000		Волинська область	
Одеса – Чернівці	30 000		Чернівецька область	
Київ – Перемишль	192 000	Польща	Підкарпатське воєводство	
Одеса – Перемишль				
Дніпро – Холм	142 000		Люблінське воєводство	
Запоріжжя – Холм			Мазовецьке воєводство	
Київ – Варшава			Люблінське воєводство	
Кривий Ріг – Холм				
Харків – Холм				
Чоп – Будапешт	45 000		Угорщина	Центральна Угорщина
Чоп – Відень	40 000		Австрія	місто Відень
Чоп – Кошице	9 000		Словаччина	Кошицький край
Чоп – Острава			Чехія	Мораво-Сілезький край
Одеса – Ізмаїл – Ісакча	1 500		Румунія	Тулчинський повіт

Загалом у березні 2022 р. перевезено понад 300 тис. осіб зі столиці до Львова й Ужгорода, а також із Харкова до Львова. Від 250 до 280 тис. людей вивезено з великих міст Донбасу (Краматорськ, Слов'янськ, Лисичанськ) до Закарпатської та Львівської областей. У діапазоні 100–200 тис. осіб було транспортовано з Києва до Івано-Франківська й Чернівців; із Запоріжжя, Одеси, Дніпра до Львова; з Харкова до Ужгорода, а також у Польщу – зі столиці й Одеси до Перемишля; від Дніпра, Запоріжжя, Кривого Рогу, Харкова до Холма й далі Варшави. Менше 100 тис. осіб переміщувались із Дніпропетровської і Запорізької областей до Трускавця і Ковеля; із Одеської області до Чернівців; із Закарпатської області до Будапешта, Відня, Кошице, Острави. Варто зазначити, що рейсом Чоп – Будапешт перевезено більше пасажирів, ніж рейсом Київ – Тернопіль. Це свідчить про функціонування Чопа як пересадкової точки в міжнародному сполученні. Габову модель застосовано в Одеській області для евакуації населення у Румунію із пересадкою із поїзда на пароплав у місті Ізмаїл.



**Міжнародна науково-практична конференція
«ГЕОГРАФІЧНА ОСВІТА І НАУКА: ВИКЛИКИ І ПОСТУП»,
присвячена 140-річчю географії у Львівському університеті
Україна, м. Львів, 18–20 травня 2023 р.**

Таким чином, можна виділити п'ять рятівних коридорів:

1. Київ, Буча, Ірпінь → Львів;
2. Краматорськ, Слов'янськ, Лисичанськ та ін. → Лозова → Львів, Ужгород;
3. Херсон, Миколаїв → Кривий Ріг → Львів;
4. Суми → Полтава → Хмельницький, Львів;
5. Маріуполь → Запоріжжя → Ковель, Холм.

Отже, скорочено концепцію міграційних потоків можна описати аббревіатурою БЕЗЕ: війна, евакуація, залізниця, Європа. Саме війна зумовила виконання евакуації у більш безпечні території. Залізниця стала виконавцем евакуаційних потреб населення у прискореному режимі. Найбільший міграційний потік у перший місяць війни відбувався до Польщі, тобто в Європу. Найзахіднішою точкою міграційних поїздів було місто Пльзень у Чехії.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Борсук Ю. Суспільно-географічні особливості залізничних вантажних перевезень в Україні під час війни. *International scientific journal «Grail of science»*. 2022. № 18–19. С. 427–433.
2. Борсук Ю. Суспільно-географічні чинники транспортної інфраструктури в контексті розвитку туризму під час воєнного стану в Україні. *Міждисциплінарні інтеграційні процеси у системі географічної, туристично-логічної та екологічної науки*: матер. III-ої міжнарод. наук.-практ. конф. Тернопіль, 2022. С. 31–33.
3. Бучин М., Мархайчук Н. Міграція як інструмент гібридної війни. *Вісн. НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. 2022. № 3 (55). С. 42–47.
4. Гудзеляк І. Вплив міграції на етнічний склад населення Європи. *Суспільна географія і картографія: наукова спадщина та сучасні українознавчі студії*: матер. Всеукр. наук. онлайн-семін. Львів, 2021. С. 184–188.
5. УЗ-Веземо: актуальна інформація про пасажирські перевезення. URL: <https://raillog.uz.ua/podii/uz-vezemo-aktualna-informatsiya-pro-pasazhyrski-perevezennya/>
6. Шаблій О., Борсук Ю. Геологістичні аспекти залізничних пасажирських перевезень в Україні. *Часопис соціально-економічної географії*. 2021. № 31. С. 37–46.

* * *

УДК 911.3:314.151-054.73:355.4.01(470:477)"2022"

**ГЕОГРАФІЧНИЙ ПРОФІЛЬ ВНУТРІШНЬОГО ВИМУШЕНОГО
ПЕРЕСЕЛЕННЯ В УКРАЇНІ ЯК НАСЛІДОК ВОЄННИХ ДІЙ**

Мирослава Влах

Львівський національний університет імені Івана Франка, Львів, Україна

На основі матеріалів опитувань і анкетування, проведених Міжнародною організацією з міграції, а також дослідницькою онлайн-платформою GradusResearch і громадською організацією «Всеукраїнська асоціація керівників бізнесу», проаналізовано напрямки внутрішнього переселення і міграційні наміри українців через російсько-українську війну. Виявлено просторові відміни загальної кількості переселенців, умовної кількості переселенців у розрахунку на 1000 осіб наявного населення в розрізі макрорегіонів України та розкрито причини явища. Висновано про потребу провадження регіональної політики адаптації переселенців до нових життєвих обставин.

Ключові слова: міграція населення, внутрішнє вимушене переселення, внутрішньо переміщені особи (ВПО), макрорегіон, географія, суспільна географія.

**GEOGRAPHICAL PROFILE OF INTERNAL FORCED DISPLACEMENT
IN UKRAINE AS A CONSEQUENCE OF MILITARY ACTIONS**

Myroslava Vlach

Ivan Franko National University of Lviv, Lviv, Ukraine

The article is based on survey materials conducted by the International Organization for Migration, as well as the online platform GradusResearch and the public organization «All-Ukrainian Association of Business Managers».