

Секції
**«РОЗВИТОК ІНДУСТРІАЛЬНИХ ЦЕНТРІВ
В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ» ТА «МІЖНАРОДНА ТА НАЦІОНАЛЬНА
ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА»**

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.Л. Дикань

УДК 658:656.2

**РОЗБУДОВА ВИСОКОШВИДКІСНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ
В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ**

**DEVELOPMENT OF HIGH-SPEED RAILWAYS IN UKRAINE
IN THE CONTEXT OF DIGITALIZATION OF THE ECONOMY**

докт. техн. наук С.В.Панченко

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

D.Sc. (Tech.) S. V. Panchenko

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Забезпечення конкурентоспроможності і входження залізничного транспорту України в міжнародну транспортну систему потребує розбудови високошвидкісних магістралей. Це обумовлено тим, що наразі швидкість є однією із основних конкурентних переваг транспорту, а високошвидкісні залізниці стали сучасним індикатором якості життя й комунікаційних можливостей держави.

В останні десятиліття національні системи високошвидкісного руху активно розвивалися на Заході і в ряді східних країн, в першу чергу — в Китаї і Японії. З метою забезпечення високошвидкісних перевезень створювалася специфічна залізнична інфраструктура, в основі якої спеціальні залізничні лінії, придатні для руху потягів зі швидкістю понад 250 км/год. [1]. На даний момент найдовшу в світі мережу високошвидкісних залізничних магістралей має Китай. До 2025 року протяжність мережі високошвидкісних залізниць Китаю повинна досягти 38 тис. км., що майже в два рази більше, ніж становить експлуатаційна довжина всіх залізничних колій АТ "Укрзалізниця".

Варто відмітити, що сучасні високошвидкісні залізничні сполучення по всьому світу досить успішно конкурують з іншими видами транспорту, зокрема з авіаційним. Порівняно з останнім, високошвидкісні залізничні перевезення навіть мають низку переваг, основні з яких: безпека;

незалежність від метеоумов; екологічність; гнучкість цін; емоційний та фізіологічний комфорт пасажирів; захист від терористичної загрози тощо.

Україна, яка за своїм географічним положенням займає місце своєрідного «транспортного мосту» між Європою та Азією, дотепер майже не використовує потенціал високошвидкісного руху, а тому втрачає можливість як отримання додаткових доходів, так і забезпечення інноваційного розвитку країни.

Перспективним для впровадження в Україні є проєкт високошвидкісної залізничної магістралі «Китай - Україна - ЄС», який орієнтований на транзит вантажів із високою доданою вартістю на швидкостях до 320 км/год. і доставку пасажирів із максимальною швидкістю до 400 км/год. [2].

Поява в Україні високошвидкісних залізничних магістралей сприятиме перебудові транспортної системи країни відповідно до вимог постіндустріальної економіки. Насамперед, у процесі будівництва високошвидкісних магістралей слід активно впроваджувати інноваційні технології, що забезпечують цифрові трансформації залізничних перевезень. З технологічних позицій цифрову високошвидкісну залізницю можна визначити як сукупність цифрових технологій і методів опису інфраструктури, рухомого складу, перевізного процесу та технологій управління рухом, забезпечення безпеки і змісту інфраструктури, які орієнтовані на досягнення принципово нових автоматизованих методів планування, диспетчерського управління рухом, ресурсами та обслуговування пасажирів і клієнтів.

Необхідними кроками цифровізації високошвидкісних залізниць є розроблення:

- автоматизованої системи управління поїзною роботою, що забезпечує стабільність експлуатаційної роботи і ритмічність руху високошвидкісного залізничного транспорту;
- комплексних систем діагностики та контролю стану рухомого складу і конструкцій колій;
- високоточних систем визначення місця розташування та параметрів руху рухомого складу;
- технічних засобів забезпечення стабільного доступу в Інтернет і мобільного зв'язку;
- структури та інформаційних підсистем «розумного вокзалу».

Одночасно із змінами технологій і цифровізацією процесів будівництва і експлуатації високошвидкісних залізниць виникає потреба в нових професіях і посадах, серед яких ІТ-фахівці, машиністи, що дистанційно контролюють рухомий склад, оператори літальних апаратів діагностики інфраструктури, керівники, робітники і фахівці з будівництва та експлуатації інфраструктури високошвидкісних ліній і рухомого складу.

В цілому організація високошвидкісного руху забезпечує підтримку і

подальше стимулювання науково-технічного та інтелектуального потенціалу країни за рахунок розміщення на вітчизняних підприємствах замовлень на створення нових зразків техніки світового рівня. Покриваючи високу потребу в інноваціях, високошвидкісні магістралі стають каталізатором розвитку в багатьох галузях економіки, надаючи поштовх для піднесення науки, освіти, економіки, розширення соціальних послуг, підвищення мобільності та якості життя населення.

[1] Дикань В. Л., Корнилова И. В. Скоростное движение железнодорожного транспорта в мире и перспективы его развития в Украине. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2010. №32. С. 15-20.

[2] Мироненко В.К. Світовий досвід та оптимальна модель високошвидкісної магістралі (ВШМ) для України. [Електронний ресурс]. URL: <https://promgruz.com/openarchiv/E697B6B5370BBC63C22581CA003>(дата звернення: 11.02.2019)

УДК 338.49:656

**РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ ЯК
ФУНДАМЕНТ ДЛЯ ВІДНОВЛЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ
СТАБІЛЬНОСТІ В КРАЇНІ**

**DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE OF UKRAINIAN
RAILWAYS AS A FOUNDATION FOR RESTORING ECONOMIC
STABILITY IN THE COUNTRY**

докт. екон. наук В.Л. Дикань

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

D.Sc. (Econ.) V.L. Dykan

Ukrainian state University of railway transport (Kharkiv)

Сьогодні світова економіка переживає чи не найскладніший період у власному історичному розвитку. Глобальна пандемія на фоні зростання економічного протистояння Китаю і США та посилення кризи європейських інститутів викликали масштабні потрясіння у світовій економічній системі. Падіння обсягів зовнішньої торгівлі зумовлене масовою зупинкою виробництв та обмеженням транспортно-логістичного сполучення завдає не лише величезних збитків економікам розвинутих країн, а й змінює традиційну систему світового економічного порядку, провокуючи колапс глобальної парадигми економічного зростання. Ключовим тектонічним зрушенням на світовій економічній арені стає відхід від політики глобальної співпраці до політики регіоналізації або