

*Секція*  
**«РОЗВИТОК ІНДУСТРІАЛЬНИХ ЦЕНТРІВ  
В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ»**  
*ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.Л. Дикань*

УДК 330.341.424(477)

**ПРІОРИТЕТИ ІННОВАЦІЙНОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО СЕКТОРА В УМОВАХ РОЗБУДОВИ  
ІНДУСТРІАЛЬНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ**

**PRIORITIES OF INNOVATIVE TRANSFORMATION OF THE  
RAILWAY SECTOR IN THE CONDITIONS OF DEVELOPMENT OF  
INDUSTRIAL AND LOGISTICS CENTERS IN UKRAINE**

*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)*

Відродження економіки України потребує розбудови індустріально-логістичних центрів, які можуть принести значні переваги як для промисловості, так і для ланцюжку поставок. Вигоди від спільної діяльності компаній в індустріально-логістичних центрах включають: підвищення ефективності ланцюжка постачання, що відбувається за рахунок скорочення часу, необхідного на перевезення товарів; поліпшення економічного розвитку на основі створення робочих місць та покращення місцевої економіки; зниження транспортних витрат; ефективне управління запасами; підвищення гнучкості бізнесу і адекватне реагування на несподівані зміни попиту; створення умов для залучення інвестицій; синергію від використання комплементарних ресурсів.

Варто констатувати, що ключову роль в транспортній підсистемі індустріально-логістичних центрів має відіграти залізничний сектор, який володіє низкою вагомих переваг, що визначають його важливу роль у загальній системі транспортної логістики. Залізничний транспорт з'єднує виробників з ринками, є природним продовженням середовища роботи та відпочинку громадян, забезпечує основу мобільних та логістичних рішень з мінімальними витратами, при цьому найбільш ефективно використовуючи дефіцитні ресурси, особливо землю та енергію [1]. Важливим є і той фактор, що залізничний транспорт визнано найбільш екологічно чистим. Він чудово інтегрований з іншими зеленими видами особистого транспорту на короткі

відстані. Його стійкість забезпечується за рахунок низького рівня викидів в атмосферу порівняно з автомобільним та повітряним транспортом, широкого використання електричної тяги, низького енергоспоживання, яке обумовлене незначним тертям між рейкою та колесом, невеликим розміром відводів землі для використання його інфраструктури, можливістю забезпечувати доступ до міст та міських центрів, а також зручність/ю та швидкість/ю переміщення великих обсягів людей та товарів на великі відстані.

Аналіз роботи вітчизняного залізничного сектора показує, що упродовж 2023 року залізничним транспортом у всіх видах сполучень перевезено 148,4 млн тонн вантажів та 25 мільйонів пасажирів у поїздах далекого сполучення і 41,26 млн пасажирів у приміському сполученні. Залізнична компанія щомісяця перевозила в середньому понад 12 млн тонн вантажів і рекордним став листопад, коли було перевезено 14,1 млн тонн вантажів. Найпомітніше у 2023 р. підвищилися показники внутрішніх перевезень на 11,4% до 84,8 млн тонн, поряд з цим почав зростати й експорт. Лідером серед номенклатури вантажів за обсягами перевезення у 2023 році традиційно стали зернові вантажі, мінбудматеріали, руда залізна і марганцева, кам'яне вугілля [2, 3]. Нарощення обсягів перевезень дозволило АТ «Укрзалізниця» у 2023 р. отримати 5 млрд грн прибутку проти 9,6 млрд грн збитків у 2022 р. [4].

Однак, незважаючи на нинішнє зростання результатів діяльності, вітчизняний залізничний сектор за останні десятиріччя поступово втрачає позиції на транспортно-логістичному ринку, першочергово внаслідок обмежених технологічних можливостей та відсутності інвестиційних ресурсів для реалізації масштабних інноваційних проєктів. Як результат реалізації інвестиційної політики залізничної компанії по залишковому принципу фінансування маємо критичні показники стану транспортної інфраструктури, коли основні фонди практично вичерпали свій експлуатаційний ресурс. Зокрема зношеність тягового рухомого складу оцінюють у 96,91 % [5]. Більш того, слід вказати, що класичною хворобою останніх років для залізничного сектору стало невиконання фінансових та інвестиційних планів. Так, у фінплані АТ «Укрзалізниця» на 2023 на капітальні інвестиції закладено в розмірі 50 млрд грн, що вчетверо більше, ніж у 2022 році. Серед інвестиційних пріоритетів в планах визначено оновлення залізничної інфраструктури (10,2 млрд грн), розвиток пасажирського сектору (3,3 млрд грн), виконання ремонтних робіт локомотивним (2,4 млрд грн) та вагонним господарством (1,6 млрд грн) [6]. Однак фактичний показник освоєння інвестицій є щонайменше вдвічі меншим. Ґрунтуючись на стандартах компанії, це на 30-50% менше, ніж необхідно просто для того, щоб залізниця не «старіла».

Отже, необхідною умовою для виконання цілей та завдань, що стоять перед вітчизняним залізничним транспортом є забезпечення його

інноваційної трансформації, актуальними напрямками якої мають стати вирішення проблеми «омолодження» основних фондів залізничного транспорту і впровадження сучасного технологічного обладнання для підвищення якості і конкурентоспроможності транспортних послуг.

Ключовими орієнтирами інноваційного розвитку залізничного сектора в найближчі десятиліття визначені такі: нові концепти та технології переміщення вантажів та пасажирів (високошвидкісний залізничний транспорт; магнітно-левітаційний транспорт; гіперлуп – проект вакуумного поїзда); безпілотний пасажирський та вантажний транспорт; впровадження у транспорт інтернету речей, формування та використання великих даних, концепт MaaS (мобільність як послуга); «уберизація» пасажирських та вантажних перевезень; поширення супутникових технологій.

Повністю змінить поняття транспортування пасажирів та вантажів технологія безпілотного транспорту. Безпілотні поїзди оснащуються передовими технологіями автоматизації, штучного інтелекту та системами комп'ютерного зору. Вони здатні самостійно керувати рухом поїзда, дотримуючись розкладу та правил безпеки. Це здійснюється завдяки мережі датчиків, які постійно моніторять довкілля та обробляють інформацію для прийняття рішень. Безпілотні поїзди є новою ерою в залізничній індустрії, яка обіцяє революціонізувати спосіб перевезення пасажирів і вантажів.

Значну роль у інноваційній трансформації залізничного транспорту мають відігравати цифрові технології, які забезпечать поліпшення інфраструктури на основі низьких капіталомістких рішень і підвищать якість транспортних послуг. Зокрема впровадження таких сприятливих технологій, як штучний інтелект, «Інтернет речей», робототехніка, бездротовий зв'язок між транспортними засобами та інфраструктурою, автономне керування та блокчейн забезпечать широкий спектр можливостей для інновацій у залізничній системі та для зміни її роботи, підтримуючи покращення залізничної логістики та мобільності у короткостроковій перспективі. Так, у процесі впровадження єдиних інформаційно-комунікаційних систем досягаються процеси автоматизації та спрощення диспетчерської роботи, завдяки яким підвищуються швидкість обробки запитів, точність аналізу інформації та безпека управління процесами перевезень. Поряд з інформаційно-комунікаційними системами, доцільним є активне впровадження інтелектуальних інтеграційних технологічних платформ, метою яких є створення єдиного транспортного інформаційного простору, який дозволить перевізникам мати повне уявлення про процес перевезень, більше ефективно використовувати інформацію про рухомий склад. У рамках реалізації даного простору компанії-перевізники матимуть доступ до централізованої бази даних з необхідною доступною інформацією, яка може використовуватись для прийняття рішень, підвищення ефективності діяльності рухомого складу і загалом управління компанією.

Отже, інноваційна трансформація залізничного сектору в умовах розбудови індустріально-логістичних центрів стає важливим фактором покращення логістичних процесів і активізації технологічного розвитку, що в сукупності сприятиме відродженню економіки України.

[1] Дикань В. Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера. *Українські залізниці*. 2014. № 9. С. 22-26.

[2] Укрзалізниця у 2023 році перевезла майже 150 млн тонн вантажів. *Укрзалізниця: веб-сайт*. URL : [https://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/622470/](https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/622470/)

[3] У 2023 році Укрзалізниця перевезла 25 млн пасажирів у поїздах далекого сполучення. *Вечірній Київ: веб-сайт*. URL : <https://vechirniy.kyiv.ua/news/93324/>

[4] «Укрзалізниця» у 2023-му вийшла на 5 млрд грн прибутку. *Forbes.ua: веб-сайт*. URL : <https://forbes.ua/news/ukrzaliznitsya-u-2023-mu-viyshla-na-5-mlrd-grn-pributku-08032024-19728>

[5] Знос локомотивного парку «Укрзалізниці» сягає 97 %. *Railway.supply : веб-сайт*. URL : <https://www.railway.supply/uk/znos-lokomotivnogo-parku-ukrzalizniczi-syaga%D1%94-97/>

[6] Вантажні залізничні перевезення: підсумки 2023 та плани на 2024 рік. *Центр транспортних стратегій: веб-сайт* URL : [https://cfts.org.ua/infographics/vantazhni\\_zaliznichni\\_perevezennya\\_pidsumki\\_2023\\_ta\\_plani\\_na\\_2024\\_rik](https://cfts.org.ua/infographics/vantazhni_zaliznichni_perevezennya_pidsumki_2023_ta_plani_na_2024_rik).

УДК 330.341.424(477)

### РОЗБУДОВА ЕКОІНДУСТРІАЛЬНИХ ПАРКІВ ЯК ОСНОВА ПОСТВОЄННОГО ПЕРЕЗАВАНТАЖЕННЯ ПРОМИСЛОВОСТІ

### DEVELOPMENT OF ECO-INDUSTRIAL PARKS AS THE BASIS OF CONTINUOUS OVERLOADING OF INDUSTRY

*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)*

Україна вже третій рік поспіль функціонує в умовах повномасштабної війни, яка принесла для національної економіки величезні втрати. В умовах нової реальності українські промислові підприємства опинилися на межі виживання. Знищення промислових об'єктів, неможливість забезпечити безпечні умови для роботи і здійснення релокації виробничих потужностей, втрата високопрофесійних кадрів, зростання собівартості продукції через наростання вартості сировини та енергетичних витрат, невизначеність та небезпечність логістичних шляхів реалізації власної продукції - це невичерпний перелік викликів, які постали перед українською промисловістю в умовах війни. Інфраструктурні збитки, зумовлені бойовими діями, наразі перевищили 36,8 млрд дол., з яких