

скасування податку на землю під залізничними шляхами, продаж непрофільних активів (зокрема, реалізація запасів металобрухту УЗ) і створення окремого захищеного залізничного фонду, як джерела для програм модернізації активів (наповнення за рахунок акцизу на ДП, споживаного залізничним транспортом).

[1] Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоустойчивости предприятия: монография / В.Л. Дикань. Харьков: Основа, 1995. 160 с.

[2] Українські вагонобудівники поставили залізницям вантажних вагонів [Електронний ресурс]. Режим доступу у: -[https://economics.unian.ua/transport/1705496\\_ukrajinski\\_vagonobudivniki\\_postavili\\_zalznitsyam\\_650\\_novih\\_van\\_tajnih\\_vagoniv.html](https://economics.unian.ua/transport/1705496_ukrajinski_vagonobudivniki_postavili_zalznitsyam_650_novih_van_tajnih_vagoniv.html)

[3] Крюківський вагонобудівний завод збільшив виробництво майже в 4 рази [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/krukivskij-vagonobudivnij-zavod-zbilsiv-virobnictvo-majze-v-4-razi>

**УДК 656.2.4**

**ЕКОЛОГІЧНІ ПЕРЕВАГИ РОЗВИТКУ  
ВИСОКОШВИДКІСНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

**ENVIRONMENTAL BENEFITS OF DEVELOPMENT  
HIGH-SPEED RAIL TRANSPORTATION IN UKRAINE**

*канд. техн. наук А.О. Каграманян*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*PhD (Tech.) A.O. Kagramanyan*

*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

В наш час загальносвітовою тенденцією є розвиток високошвидкісного транспорту, який не тільки відіграє істотну роль в соціально-економічному розвитку тієї країни, на території якої він створюється, але і є важливим фактором інтеграції світової економіки.

В Україні розбудову високошвидкісних залізничних магістралей визнано одним із пріоритетних напрямків стратегії розвитку транспортно-дорожньої системи. Для досягнення даної стратегічної мети у 2021 році планується реалізація проєкту високошвидкісного залізничного сполучення. В рамках цього проєкту під високошвидкісний рух до 250 кілометрів на годину будуть модернізовані станції Києва, Одеси, Львова, Вінниці, Хмельницького, Тернополя та Білої церкви. А поїздом зі швидкістю 350 кілометрів на годину можна буде проїхати такими напрямками: Київ - Львів - Держкордон; Київ - Одеса, Київ - Харків; Київ -

Дніпро – Запоріжжя [1].

Варто констатувати, що розвиток швидкісних і високошвидкісних залізничних перевезень в Україні має ряд переваг, які виражаються в розширенні цілого ряду різних виробництв, а також у збільшенні обсягів ринку в деяких сегментах залізничної галузі. Розбудова високошвидкісних магістралей обумовить виникнення декількох принципово нових виробництв, ринків товарів і послуг, що, поряд з допущенням приватних інвесторів до реалізації інвестиційних проєктів, пов'язаних із залізничним транспортом, сприятиме розвитку конкурентного середовища в транспортній галузі [2].

Крім того, будуть отримані зовнішні ефекти, які поширюються не тільки на сектори транспортної галузі, а й на різні сектори економіки, а саме будуть впливати на зростання бюджетної ефективності, приріст ВВП, а також зростання і формування агломерацій і, як наслідок, ефектів, що виникають в ході цього процесу.

Розвиток мережі високошвидкісних магістралей призведе до значного зростання пасажирообігу на залізничному транспорті. Зазвичай, збільшення пасажирообігу призводить до збільшення викидів шкідливих речовин в атмосферу. Однак високошвидкісні залізничні перевезення створюють істотно менше навантаження на природне середовище в порівнянні зі своїми конкурентами – автотранспортом і авіацією.

Базовими орієнтирами екологічно відповідального розвитку високошвидкісного залізничного транспорту є збереження ресурсного потенціалу, якості навколишнього природного середовища і забезпечення соціально справедливого розподілу позитивних і негативних ефектів.

Переваги високошвидкісних магістралей у сенсі споживання енергії та викидів парникових газів порівняно з конкурентами є одним з основних факторів зменшення викидів вуглецю у транспортному секторі. Дослідження UIC щодо високошвидкісних магістралей у Франції та Китаї дійшло висновку, що вуглецевий слід високошвидкісних магістралей може бути у 14 разів меншим, ніж автомобільного транспорту, і до 15 разів менший, ніж авіаційного, навіть якщо вони вимірюються протягом повного циклу, що включає планування, будівництво та експлуатацію різних режимів транспорту. Як результат, вибір пасажирями високошвидкісних залізничних перевезень замість авіаційного та автомобільного транспорту зменшує викиди CO<sub>2</sub>. Саме тому мета Європейського Союзу до 2050 р. – залізниці мають обслуговувати більшість пасажиропотоку на середніх відстанях, що прописано у Білій книзі з транспорту [3].

Ще однією важливою перевагою високошвидкісних залізничних перевезень є використання відновлювальної енергії. Наразі високошвидкісні залізниці є єдиним видом транспорту, який споживає значні частки відновлюваної енергії на ринку міжміських і міжнародних

перевезень. Однією з переваг використання електричної енергії є те, що, на відміну від інших видів транспорту, високошвидкісні підприємства можуть легко використовувати основні види відновлюваної енергії (наприклад, поновлювані електростанції на місці) або купувати «зелені» сертифікати.

Таким чином, високошвидкісний залізничний транспорт має значні переваги перед іншими видами швидкісного транспорту з точки зору різних аспектів сталого розвитку. Однак для успішної реалізації даних переваг необхідно на всіх етапах життєвого циклу високошвидкісного залізничного транспорту впроваджувати обґрунтовані заходи з управління його екологічною безпекою, яка є основою екологічної ефективності сталого розвитку.

[1] Коли в Україні запровадять високошвидкісне залізничне сполучення.. suspilne: веб-сайт. URL : <https://suspilne.media/107292-v-ukraini-anonsuvali-start-proektu-visokosvidkisnih-zaliznicnih-perevezen>

[2] Дикань В. Л., Корінь М. В. Розвиток високошвидкісного руху в Україні на основі формування виробничо-логістичних кластерів. Збірник наукових праць УкрДУЗТ, 2015. Вип. 154. С. 98-103.

[3] Белый О. Экологические аспекты устойчивого развития высокоскоростного железнодорожного транспорта / О. Белый, Л. Д. Барина, Л. Э. Забалканская. Санкт-Петербург : Санкт-Петербургская издательско-книготорговая фирма "Наука", 2018. 159 с.

УДК 339.188.4

## ЛОГІСТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

### LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN THE MANAGEMENT OF CROSS-BORDER COOPERATION DEVELOPMENT

*докт. екон. наук О.М. Кібік<sup>1</sup>, канд. екон. наук Ю.В. Хаймінова<sup>1</sup>,  
канд. екон. наук К.В. Белоус<sup>2</sup>*

<sup>1</sup>Національний університет «Одеська юридична академія»

<sup>2</sup>Одеський національний морський університет

*Doctor of Economics O. Kibik<sup>1</sup>, PhD (Economics) I. Khaiminova<sup>1</sup>,  
PhD (Economics) K. Belous<sup>2</sup>*

<sup>1</sup>National University «Odessa Law Academy»

<sup>2</sup>Odessa National Maritime University

Сучасні економічні агенти різних рівнів розширюють межі співробітництва задля підвищення рівня конкурентоспроможності, зокрема у межах транскордонного співробітництва. Такий напрямок співробітництва є ефективною формою інтеграції. Врахування потреб