

Секція  
«ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ»  
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.Л. Дикань

УДК 338.47:656.073(477)

**ІНДУСТРІАЛЬНО-ІННОВАЦІЙНИЙ  
РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В  
УМОВАХ РОЗБУДОВИ  
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ  
КОРИДОРІВ**

*Панченко С.В., д.т.н., професор,  
Ректор (УкрДУЗТ)*

Домінуючою характеристикою економік розвинутих європейських країн є створення унікальних конкурентних переваг, основаних на інтелектуалізації та інтенсивного продукуванні й використанні інновацій в усіх сферах суспільного життя. Інновації стали каталізатором реалізації технологічних зрушень та переходу до постіндустріального етапу розвитку всіх без виключення економік розвинутих європейських країн.

Тривалі трансформаційні процеси в економіці України обумовили не стільки до створення ефективного ринкового механізму господарювання, а скільки призвели до поглиблення технологічної відсталості, формування сировинної моделі економічного розвитку країни. Нехтування об'єктивними законами економічного зростання призвело до того, що наразі економіка України демонструє ознаки рецесії, які проявляються в постійному скороченні обсягів промислового виробництва, погіршенні науково-технічного потенціалу, скороченні частки високотехнологічних інноваційних виробництв, відсталості інфраструктури, масштабному виведенні капіталу та міграції високого інтелектуального потенціалу. Подальша реалізація такої моделі економічного розвитку, що заснована на інтеграції економіки у сировинні ринки, а не на конкурентній боротьбі технологій і нововведень, є значним ризиком для збереження виробничого потенціалу країни та підтримки конкурентних позицій на світових торговельних ринках.

Подолання наслідків тривалої економічної кризи і забезпечення індустріально-інноваційного розвитку економіки України на пряму залежить від ефективності використання наявного наразі потенціалу для

економічного зростання країни в контексті розгортання процесів формування міжнародних транспортно-логістичних систем, підвищення рівня використання транзитного потенціалу та покращення техніко-технологічного стану українських залізниць.

Єдиним шляхом забезпечення якісного зростання економіки, заснованого на нарощуванні інноваційного потенціалу вітчизняного виробництва, є шлях модернізації та відновлення транзитного потенціалу українських залізниць, що передбачає створення умов для оновлення рухомого складу та подолання обмежень залізничної інфраструктури, підвищення рівня безпеки, надійності й комфортності перевезень, формування нового спектра транспортно-логістичних послуг та розвитку потужних логістичних комплексів. Так, згідно з опублікованим Всесвітнім економічним форумом Індексом глобальної конкурентоспроможності 2016-2017 роки за якістю залізничної інфраструктури Україна посідає 34 місце в світі, опустившись на 6 позицій в порівнянні з минулим роком [1].

Стратегічна роль залізничного транспорту в активізації індустріально-інноваційних процесів розвитку економіки України виражається, в першу чергу, в геополітичному положенні країни, а саме через розвиток системи міжнародних транспортних коридорів. Адже чотири з десяти МТК, що пролягають територією нашої держави – це залізничні транспортні коридори, а саме № 3 Берлін / Дрезден - Катовіце - Львів - Красне - Тернопіль - Жмеринка - Козятин - Київ; № 5 Трієст - Любляна - Загріб - Будапешт - Чоп – Львів; Братислава - Чоп - Львів; № 9 Александруполіс - Пловдив - Бухарест - Кишинів - Київ - Вітебськ - Санкт-Петербург, з відгалуженнями та № 7 через українські порти Ізмаїл і Рені. Їх функціонування висуває нові вимоги до технічного стану і якості виконання залізничних вантажних перевезень, обумовлюючи необхідність реалізації інноваційно-технологічних змін на залізничному транспорті [2].

На сьогоднішній день проводиться активна робота щодо розвитку системи міжнародних транспортних коридорів як в

частині нормативно-правового забезпечення виконання транзитних перевезень, так і в сфері ратифікації ряду Конвенцій та міжнародних угод, що визначають умови виконання залізничних перевезень. Однак, незважаючи на це, для інтеграції залізничного транспорту України в європейську транспортну систему та зміцнення його конкурентних позицій на європейському ринку транспортних послуг необхідно є докорінна перебудова залізничної інфраструктури уздовж українських МТК. В першу чергу, потребують модернізації ті ділянки залізниць, що обмежують пропускну спроможність МТК. Так, за даними ПАТ «Українська залізниця» у колійному господарстві експлуатується 8311,3 км колії з простроченим терміном модернізації та капітального ремонту, що становить майже 26 % від усієї довжини залізничних колій [3]. Несвоєчасне та неякісне виконання ремонтних робіт спричиняє погіршення технічного стану колії і виникнення таких несправностей, як розпирання колії та провал коліс, злами рейок і стрілочних переводів, що є причиною збільшення випадків обмеження швидкості руху поїздів та відповідно, зростання рівня експлуатаційних витрат і зниження якості транспортного обслуговування. За оцінками спеціалістів для підтримання у належному технічному стані колійної інфраструктури залізниць щорічно має бути модернізовано майже 800 км колії, капітально відремонтовано 1 тис. 200 км, замінено 1 тис. комплектів стрілочних переводів та проведено значну кількість проміжних видів ремонтів, що в загальному розмірі оцінюється в 6,2 млрд. грн [4].

Окрім цього, розвиток транзитних перевезень в системі українських МТК потребує оновлення й парку рухомого складу залізниць, забезпечення його відповідності технічних стандартів якості. На сьогоднішній день ситуація саме з вагонним та локомотивним парком ПАТ «Українська залізниця» є найбільш критичною, адже рівень зносу усього рухомого складу залізниць сягає більше 85 %. Понад 90 % фізично зношений парк тепловозів, пасажирських та вантажних вагонів, на 70 % - парк електровозів та тепловозів. Домінуючим негативним чинником наявного технічного стану локомотивів в експлуатації є невчасне проведення ремонтів. Станом на кінець 2015 року із простроченими термінами проведення капітальних ремонтів експлуатувалося 743 локомотиви або 34,2% від експлуатаційного парку [5]. Таке катастрофічне становище

рухомого складу негативно впливає на провізні характеристики залізниць, одночасно обумовлюючи зростання рівня експлуатаційних витрат та погіршення фінансово-економічного стану залізничного транспорту.

У процесі розбудови залізничних МТК пріоритетного значення набуває розвиток інтелектуальних логістичних технологій та формування транспортно-логістичної інфраструктури. Наразі потужні логістичні комплекси вже успішно функціонують в таких найбільш вантажоформуючих регіонах України, як Харків, Дніпро, Одеса, Київ, Львів, надаючи весь спектр логістичних послуг з перевезення вантажів Європу, країни СНД та Балтії. Попри це, залізничний транспорт України потребує розширення портфелю транспортних послуг і впровадження комплексних інтегрованих транспортно-логістичних послуг, максимально наближених до вимог споживачів та європейських стандартів якості транспортно-логістичного обслуговування. Саме тому, транспортно-логістичної інфраструктури залізничного транспорту має сприяти не лише прискоренню процесів обробки вантажів, інформаційній підтримці транспортного обслуговування, але й забезпечувати інтегроване управління вантажними потоками при реалізації транзитних перевезень.

Отже, реалізація проектів розвитку залізничних МТК на території України потребує комплексного оновлення всіх компонентів залізничного транспорту: вагонного і локомотивного парку, колійної інфраструктури, засобів сигналізації та зв'язку, будівництва сучасних транспортно-логістичних комплексів, що відповідно вимагає застосування сучасних матеріалів і технологій промислового виробництва, впровадження інформаційно-комунікаційних систем з розробки інновацій та покращення якості продукції.

Величезний виробничий потенціал для задоволення потреб залізничної галузі в інноваційних розробках має промисловий комплекс країни, що володіє досить значним інтелектуальним потенціалом, який й досі доводить результати високої науки до заводських цехів. Саме інтелектуальний потенціал вітчизняної інженерної школи має стати основою формування інноваційно-технологічного середовища з виробництва продукції для потреб українських залізниць. Високий рівень знань та досвіду вітчизняних інженерів-конструкторів на основі існуючих світових досягнень в сфері виробництва продукції залізничного призначення дозволить

налагодити виробництво високотехнологічної продукції для потреб українських залізниць на виробничих потужностях вітчизняної промисловості. А це в свою чергу сприятиме індустріально-інноваційному розвитку економіки України за рахунок: по-перше, формування сектору високотехнологічного виробництва; по-друге, масштабного переозброєння промисловості наукоємними та інноваційними технологіями, по-третє, створення умов для системної розробки і впровадження інновацій, підвищення рівня ефективності інноваційних процесів, по-четверте, підвищення продуктивності праці та зниження ресурсоємності виробництв, повного завантаження виробничих потужностей, по-п'яте, підвищення рівня якості продукції та формування ряду додаткових конкурентних переваг.

Таким чином, основою індустріально-інноваційного розвитку економіки України має стати реалізація проектів розбудови МТК та відродження транзитного потенціалу залізничного транспорту країни. Втілення такого роду проектів в життя дозволить не тільки задовольнити потреби залізничного транспорту в інноваціях, оновити його техніко-технологічну базу, але й забезпечити індустріальний розвиток економіки за рахунок збільшення обсягів виробництва високотехнологічної інноваційної продукції, підвищення конкурентоспроможності та покращення техніко-технологічної бази промислових підприємств.

### Список використаних джерел

1. Позиція України в рейтингу країн світу за Індексом глобальної конкурентоспроможності 2016-2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://edclub.com.ua/analityka/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayin-svitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-1>. - Назва з екрана.

2. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html>. - Назва з екрана.

3. Аналіз стану безпеки руху, польотів, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за 2015 рік [Текст]: інформаційно-аналітичні матеріали / В.М. Коськовецький, Д.І. Міков, О.В. Тищенко., І.А. Сулицька, Д.С. Саламатнікова. – Київ, 2016. – 150 с.

4. Андрєєва Л. Фактор розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/faktor-rozvitku.html>. - Назва з екрана.

5. Офіційний сайт Державної служби статистики України Електронний ресурс]. – Режим доступу: [ukrstat.gov.ua](http://ukrstat.gov.ua). - Назва з екрана.

УДК 330.341.1:656.2(477)

## ІНДУСТРІАЛЬНО-ІННОВАЦІЙНІ ЦЕНТРИ ЯК ОСНОВА ТЕХНОЛОГІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

*Дикань В.Л., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)*

Світові процеси глобалізації та територіальної інтеграції сформували базис економічного розвитку країн, визначивши виробництво високотехнологічної інноваційної продукції та формування власного індустріального потенціалу структурною основою створення інноваційної економіки і відповідно, підґрунтям конкурентоспроможності країни на світових товарних ринках.

На жаль, кризові явища, що супроводжують вітчизняну економіку з початку здобуття державою незалежності, призвело до повного занепаду колись могутнього промислового потенціалу і виникнення структурних перекосів в економіці. На тлі зростання цін на традиційні продукти сировинного характеру експортно-сировинна орієнтація економіки України виявилася гальмом реалізації економіко-інституційних змін в базових галузях національного господарства.

Найбільш явним вираженням поглиблення системної кризи в індустріальному комплексі України є наростаючі темпи падіння обсягів промислового виробництва. За період з 1991 по 2014 роки промислове виробництво в Україні скоротилося більш ніж на 20 % (індекс промислового виробництва у 2014 році в порівнянні з 1991 роком становить 79,7 %) [1]. Наслідки підтримки державою політики сировинного експорту особливо гостро відчувала на собі галузь машинобудування. Так, за період 1991 по 2010 роки виробництво окремих видів машинобудівної продукції скоротилося в десятки, а іноді і в сотні рази. Зокрема, найбільш стрімкими темпами відбувалося падіння обсягів виробництва продукції сільськогосподарського машинобудування (в 25 разів зменшилося виробництво тракторів) та виробів галузі верстатобудування (в 500 разів скоротилися обсяги виробництва токарних, розточувальних, свердлувальних та фрезерувальних верстатів) [1].

Незважаючи на деяке поживлення процесів зростання в галузі машинобудування протягом 2010-2011 років (індекс обсягів виробництва машинобудування становив 141,3% та 115,9% у 2010 та 2011 роках відповідно),