

УДК 339.9:338.48

Гаврилюк О.В., д.е.н., професор

Київський національний лінгвістичний університет

ВИКЛИКИ ТУРИСТИЧНОЇ ІНДУСТРІЇ У КОНТЕКСТІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ГЛОБАЛЬНОГО ПРОСТОРУ

Досліджені новітні тенденції й наслідки глобальної урбанізації. Розкрито сутність феномену “гігаполіс” і нові можливості для життєдіяльності та туристичної індустрії, які створює функціонування інноваційної інфраструктури. Висвітлено стан інфраструктури в Україні і сформульовано рекомендації щодо її поліпшення.

Ключові слова: урбанізація, гігаполіс, інфраструктура, туристична індустрія, інновації.

Гаврилюк О.В.

ВЫЗОВЫ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНДУСТРИИ В КОНТЕКСТЕ ТРАНСФОРМАЦИИ ГЛОБАЛЬНОГО ПРОСТРАНСТВА

Исследованы новейшие тенденции и последствия глобальной урбанизации. Раскрыты сущность феномена “гигаполис” и новые возможности для жизнедеятельности и развития туристической индустрии, которые создает функционирование инновационной инфраструктуры. Освещено состояние инфраструктуры в Украине и сформулированы рекомендации по ее улучшению.

Ключевые слова: урбанизация, гигаполис, инфраструктура, туристическая индустрия, инновации.

Наврулиук О.

CHALLENGES OF TOURISTIC INDUSTRY IN THE CONTEXT OF GLOBAL SPACE' TRANSFORMATION

The latest trends and consequences of global urbanization are explored. The essence of the phenomenon “gigapolis” and new opportunities for life activity and development of the touristic industry that create the functioning of the innovative infrastructure are revealed. The state of the infrastructure in Ukraine was highlighted and recommendations for its improvement were formulated.

Key words: urbanization, gigapolis, infrastructure, tourist industry, innovations..

Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Динаміка глобалізації актуалізує нові проблеми й завдання, що стосуються методів та інструментів забезпечення сталого розвитку. До глобальних трендів сьогодення належить укрупнення міст і міграція гігантських масштабів вкупі із бурхливим розвитком інноваційної інфраструктури з не менш масштабними наслідками: до середини століття абсолютна більшість жителів Землі буде сконцентрована у 500-600 містах з населенням у десятки й сотні мільйонів людей у кожному. Новий феномен аксіоматично зажадає вдосконалення логістики й управління туристичною індустрією.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. У зв'язку з недавнім виникненням і ще недостатнім з'ясуванням проблеми фундаментальні розробки щодо її вирішення відсутні. Існує ряд гіпотез подальшого перебігу подій, висунутих фахівцями, зокрема, К.Нордстремом (Швеція) [1], деякі передбачення, здійснені Е.Люттваком (США) [2]. Наразі публікації здебільшого популярного напрямку здійснюються у медійній площині, що потребує заповнення прогалини.

Цілі статті. Виникнення нових суб'єктів діяльності у свою чергу об'єктивізує необхідність забезпечення нових підходів і до функціонування туристичної індустрії. Тому до завдань дослідження віднесено з'ясування нових глобальних тенденцій динаміки і наслідків урбанізації й інфраструктури, які також вплинуть на сферу туризму, з формулюванням рекомендацій щодо їх застосування в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. До останніх вже чітко окреслених глобальних тенденцій належить бурхливий розвиток крупних міст – гігаполісів, причому кількісні аспекти супроводжуються якісною трансформацією. На рисунку 1. представлено перелік найкрупніших агломерацій світу станом на 1 січня 2018 р.

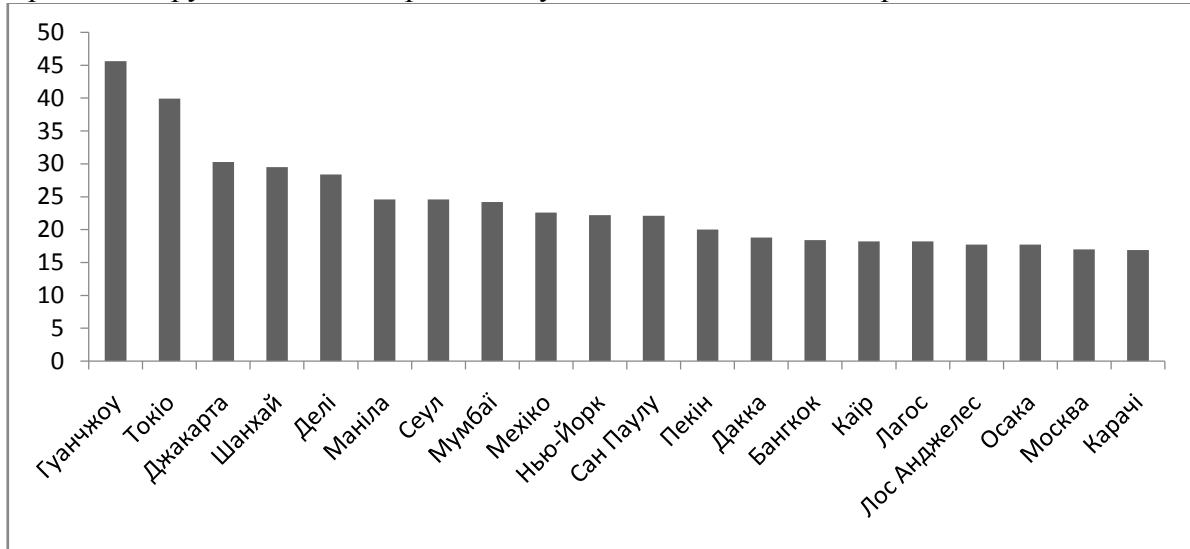


Рис. 1. Найкрупніші агломерації світу станом на 1 січня 2018 р., млн. чол.
Побудовано за: [3].

Гігаполіс персоніфікує концептуальну стратегію розвитку, яка передбачає об'єднання одного регіону попервах на рівні інфраструктури, а згодом – економіки й політики, і в кінцевому підсумку – трансформацію міського конгломерату на соціально-економічну (і як буде видно нижче, політичну) зону. Стрімкий розвиток глобальної інфраструктури, особливо внаслідок початку реалізації китайської доктрини “Один пояс, один шлях” з 2016 р., генерував початок кардинального переформатування глобального простору, а посилення концентрації міського населення й їх охоплення високошвидкісними видами транспортного сполучення змусили шукати вирішення нових проблем життєзабезпечення й функціонування туризму.

У 2015 р. виник перший гігаполіс, населення якого перевищило 100 млн. чол. – гігантська агломерація на сході Китаю. На ділянці розмірами 300 на 200 км розташовані міста-мільйонники Шанхай (25,9 млн. чол. станом на 1 січня 2018 р.), Нанкін (7,1 млн.), Ханчжоу (8,2 млн.) [3] і два десятки менших міст із загальним населенням порядку 3 млн. чол. [4]. Серед них Нанкін і Ханчжоу – міста-адміністративні центри провінції із процвітаючою економікою, а Шанхай – безперечний фінансовий центр усього Китаю. Внесок гігаполісу у ВВП становить 1 трлн. дол., або більше 20% ВВП країни. Відбувається найскладніший процес об'єднання цих декількох міст в одне ціле. Поки що регіон не має єдиного імені, позаяк в історії подібні прецеденти відсутні. На перший погляд, цифра у 100 млн. виглядає дещо шокуючою, але слід урахувати, що у шанхайському гігаполісі проживає лише кожний чотирнадцятий житель Китаю.

Завдяки успішній реалізації урядової програми була розвинена транспортна система Дельти – нові шосе, численні гілки метро, гігантські мости. Три мегаполіси були об'єднані мережею швидкісних залізниць, запущено поїзд на магнітній подушці, що розвиває швидкість до 450 км/год. Інші поїзди теж не уступають у швидкості й здатні долати 300 км/год, у результаті чого час переміщення з одного міста до іншого займає 1-2 години – приблизно стільки витрачає середній житель передмістя на дорогу в центр в Нью-Йорку або Москві. Вже констатується зміна ментальності жителів регіону, стирається межа між передмістям і центром. Завдяки доступності всіх районів істотно підвищилась мобільність населення, збільшився доступ як до навчальних закладів, так і робочих місць. З високою долею імовірності можна завбачити переростання кількісного зростання в якісне. Золотий трикутник уже містить у собі світовий фінансовий центр, найбільший у світі торговельний порт (Шанхай) і центр підприємництва й стартапів (компанія Alibaba, що працює у сфері інтернет-комерції, власник B2B веб-порталу Alibaba.com., до основних видів діяльності якої належать торговельні операції між компаніями за схемою B2B і роздрібна онлайн-торгівля, з'явилася у Ханчжоу).

Підвищена транспортна доступність створила колосальну додаткову вартість. Рoste вартість нерухомості, дістатися до якої від центру Шанхая раніше займало п'ять годин, тепер – усього одна година. Підвищується мобільність робочої сили й талантів – у компаній та університетів відкривається доступ до набагато ширшого кола людських ресурсів. Наразі важко передбачити, які якісні трансформації відбуватимуться у гігаполісі, оскільки історичні прецеденти відсутні. Не можна виключити створення найбільшої у світі біржі на базі Шанхайської або всесвітньо відомого дослідного центру на базі місцевих університетів. Нанкін – прадавня столиця країни й центр культури, а Ханчжоу – популярне місце для туризму. Усе це разом зрештою може привести до появи одного з найважливіших центрів планети.

Проект формування гігаполісів у Китаї – адміністративна стратегія, націлена на перетворення великих міських конгломератів на більш концентровані райони з метою оптимізації планування, контролю й підвищення результативності економіки за рахунок більш вигідного розподілу ресурсів підприємств, промисловості й народонаселення, організації ефективного обігу товарів і кадрів. Крім дельти ріки Янцзи планується створення столичної економічної зони “Пекін, Тяньцзін і провінція Хебей” з населенням 150 млн. чол., об'єднання міст із дельти ріки Чжуцзян у міський конгломерат з населенням 80 млн. чол., населення гігаполісу Ухань приблизно складе більше 60 млн. чол., а гігаполісу Чжуньюань – 40 млн. чол.

Між містами, що входять у зазначені анклав, поступово буде налагоджений взаємний зв'язок і взаємний доступ, а в остаточному підсумку – їх перетворення на єдину скоординовану зону. До 2030 р. міське населення Китаю перевищить 1 млрд. чол., що поставить майбутнє країни в залежність від розвитку гігаполісів.

Прикладом іншої агломерації слугує Лондон: у ньому проживає приблизно 18 млн. чол. [5] – 27% усього населення Великобританії (66,5 млн. чол. [6]). За іншим даними, за станом на 1 січня 2018 р. населення склало – 14,6 млн. чол. [3].

Ще більша концентрація – у сеульській агломерації: у столиці Південної Кореї та її околицях проживає половина населення країни (50,9 млн. чол.) [7] або 24,6 млн. [3]. Аналогічні процеси суперурбанізації відбуваються у Японії, на Близькому Сході, у країнах Європи й Америки. Дія цієї тенденції свідчить про її планетарний характер і невідворотність вступу людства в нову стадію розвитку – цивілізацію гігаполісів. Гіпотетичні наслідки цього – позитивні або негативні – поки що невідомі. Втім вже сьогодні можливо дійти ряду висновків.

Результати урбанізації останніх років дозволяють констатувати феномен, згідно якого підвищення концентрації населення генерує можливості кращого знаходження роботи й підвищення життєвих стандартів. Дійсно, великі агломерації є вельми вигідними для бізнесу: збут товарів в одному мультимільйоннику є дешевшим і швидшим порівняно з їх продажем у десятках віддалених одне від одного дрібніших міст [2] через економію на транспортуванні, складських послугах і логістиці. А швидкість [2] найважливіший фактор розвитку “турбокапіталізму”, як називає сучасний стану світу Е.Люттвак (США) [2; 8]. Система виробництва Just in time [2] точно в строк, система нульового складування, оперативна доставка товару клієнтові [2] усе це простіше здійснити в межах одного великого міста. Промислове виробництво, склади, навіть аграрне виробництво нині вигідніше сконцентрувати в рамках одного кластеру. Збільшення продажів товарів детермінує необхідність їх більшого виробництва, що також спричинює підвищення попиту на кваліфіковану робочу силу і полегшення можливостей її знаходження. Мультиплікаційний ефект поширюється й на розвиток сектору будівництва [2] спорудження нових виробничих структур, житла й соціальної інфраструктури.

Великі міста стали притягати до себе величезні кошти, а з ними й потоки міграції. У цьому зв'язку можна провести аналогію між масштабними агломераціями й “чорними дірами”: чим більшими вони стають, тим з більшою силою затягують у себе гроші й людей. Мотивація потоків міграції до найкрупніших глобальних міст є цілком зрозумілою: більше робочих місць, вища зарплата, кращі охорона здоров'я й освіта.

Нова риса розвитку полягає й у тому, що міста дедалі сильніше починають відчувати (й демонструвати) свою незалежність від країни й вимагають свободи рішень. Яскравим прикладом цьому слугує Лондон, населення якого (як вже було відзначено [2] майже третина жителів і економіки Великобританії) заявило наявність власного погляду на конкретні події [2] бажанні залишитися в ЄС після Brexit.

Світовий експерт у галузі стратегічного управління й питань корпоративної стратегії, розвитку бізнесу й глобалізації К.Нордстрем (Швеція) стверджує, що через 50 років замість 220 країн у світі буде налічуватися 600 міст, які зосередять у собі глобальну економічну активність і сконцентрують 80% світового населення. За його прогнозами, через 25 років зникне Австрія, оскільки вже зараз країна являє собою Відень з безліччю дрібних населених пунктів, розташованих поблизу. Це відбудеться через зміну системи сприйняття інформації, розвиток транспорту й технологій. Міста-гіганти, ставши центрами виробництва, послуг і фінансів, неминуче почнуть диктувати свої умови урядам. І це означає загибель національних держав [1]. Території, що залишилися, ризикують опинитися занедбаними. Цей процес уже відбувається в Росії, Австралії, США й Китаї.

Водночас гігаполіси продукують серйозні проблеми. Китайські міста потерпають від смогу й браку чистої води, з якими уряд поки впоратися не може. Не менш гостро постає й транспортна проблема. Введення обмежень на в'їзд автомобілів залежно від номерного знака (певні номери можуть в'їжджати у певні дні) не мають великої ефективності. Дельта Янцзи належить до найбільш забруднених місць у Тихоокеанському регіоні. Тому Китай невідповідно розбудовує сучасний залізничний транспорт, буде швидкісні магістралі.

Процес формування гігаполісів стає незворотним і висуває нові вимоги до модифікації стратегії розвитку туристичної індустрії. Виходячи з цього, слід передбачити нові моменти в організації та управлінні функціонуванням туристичної індустрії. Насамперед вони стосуватимуться таких детермінант, як туристичний маршрут, розробка програм туристичних подорожей, трансфер, розміщення,

харчування, екскурсії тощо. У першу чергу це висуватиме нові вимоги до програма туристичної подорожі (перебування), в якій зазначаються дата і час перебування у пунктах зупинки на маршруті, в готелях, відвідуванні місць туристичного зацікавлення з метою огляду (екскурсії), харчування, а також переміщення на маршруті за допомогою внутрішньомаршрутних транспортних засобів. Туристичний маршрут, як завчасно спланована траса послідовного пересування туристів між географічними пунктами, які будуть відвідані протягом певного періоду в рамках програми обслуговування, так і додаткових: розміщення, харчування, екскурсійне обслуговування, спортивних, видовищних, соціальних заходів тощо, за рахунок підвищення можливостей відвідати більш швидкого переміщення зазнає диверсифікації.

Аксіоматично істотно скорочується послуга перевезення (трансфер) ☒ доставка туристів від місця збору групи до терміналу основного перевізника (аеропорту, залізничного, річкового або морського вокзалів) і після прибуття в місце призначення – до готелю, курорту і т.д. Збільшення швидкості й поліпшення логістики дають можливість створити нові тури, урізноманітнити наявні або додати нові DESTINATIONI.

Надання послуги розміщення також модифікується ☒ скорочення часу сприяє зменшенню кількості проміжних/транзитних пунктів і збільшенню запланованих маршрутних цілей.

Невід'ємну послугу харчування цілком реально стане надати у двох-трьох містах на день.

Екскурсії, які входять до складу туристичних послуг, безумовно, очікуватимуть удосконалення тематики, упорядкування маршрутів, тривалості у часі й уточнення екскурсійних об'єктів показу.

Отже зростаюча концентрація населення, розширення площі населених пунктів вкупі з комерціалізацією інновацій створили реальну можливість значної економії часу за рахунок використання високошвидкісних видів наземного транспорту.

Україні потрібно визначитися, яким шляхом підуть транспортні потоки. З одного боку, наявний великий транспортний потенціал, насамперед через вигідне розташування між Європою та Азією. Але, з іншого ☒ його неефективне використання. Поява обґрунтованої транспортної стратегії має вирішити проблему. Підписання угоди про асоціацію з Євросоюзом і переорієнтація торгівлі з ринку РФ на ринок країн ЄС потребує побудови логістики та інфраструктури в напрямку Європи. Але насамперед потребує уваги стан українських доріг, портів, річкової інфраструктури, який неухильно деградує. Так, корупція й щорічне недофінансування українських доріг привело до їхньої зношеності за даними на 2017 р. на 95-97%.

Налічується тільки 2% магістралей із чотирма й більше смугами руху й шириною 15-30 м, доріг із двома смугами руху й шириною 6-7 м – 90%. Через невелику ширину й зношеність їхня пропускна здатність вельми низька, а середня швидкість руху становить 30 км/годину замість 60-70 км/годину. Причина такого стану ☒ недостатнє фінансування протягом 10-15 останніх років, лише 14-34% від потреби, через що біля 90% автомобільних доріг загального користування не ремонтувалися понад 30 років. Відтак вони не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2%) так і за рівністю покриття (51,1%). Дороги продовжують лататися ямковим ремонтом, від якого не можна відмовитися, оскільки в умовах обмеженого фінансування він складає єдину можливість хоч якоїсь підтримки чинного стану. Ситуація надзвичайно несприятлива, але належно облаштована мережа доріг коштує грошей.

У 2016 р. було відремонтовано 816 км – 0,5% від протяжності. Згідно найбільш оптимістичних прогнозів, у 2017 р. було заплановано відремонтувати 2195 км дорожнього покриття – трохи більше 1% від усього наявного. З такими темпами ремонт

доріг займе 100 років. За оцінками, Україні потрібно десять років і 1 трлн. грн., з яких наразі виділяється 35 млрд. грн. на рік.

Стан мостів також перебуває не в кращій ситуації. За даними Міністерства інфраструктури України, з 16 191 мосту тільки 7 471 відповідають діючим нормам та стандартам, термінового ж ремонту потребують 1 865 мостових переходів, із них близько 9 тис. перебувають в аварійному стані, 4 тис. підлягають негайному ремонту. У 2017 р. було заплановано ремонт 80 одиниць. Загальна ж стратегія капітального ремонту аварійних мостів відсутня.

Варто виокремити ще один лімітуючий чинник цивілізаційного плану: Україна має один із найнижчих рівнів безпеки дорожнього руху серед європейських країн. Він вимірюється масштабами наслідків, у першу чергу – кількістю загублених життів. Середній показник серед 27 країн ЄС – 62 смерті на 100 тис. населення, а у країнах-лідерах ЄС – менше 30. В Україні цей показник перевищує 600 [7], щороку жертвами ДТП стають майже 4,5 тис. осіб та понад 32 тис. зазнають каліцтв [8]. Одна із причин – недотримання правил руху й водіння у нетверезому стані, відсутність контролю за швидкістю й станом доріг.

Вищезазвані вади складають вагомий лімітуючий чинник розвитку туризму. Україна, безумовно, потребує розвитку високошвидкісного транспорту. Останній підвищує мобільність населення і його економічну активність, збільшує доступність до визначних місць. А розвиток інфраструктури повертається країні позитивним економічним ефектом.

Подальший розвиток залізничного транспорту в Україні неможливий без повної заміни колій – на нинішніх рейках навіть найсучасніший потяг не зможе розвинути швидкість понад 160 км/год. Дана проблема відсутня в Японії, де найбільш швидкі поїзди Shinkansen (середня швидкість 581 км/год., рекордна – 603 км/год.). До речі, ці поїзди ще й найбільш безпечні у світі: за 40 років не трапилося жодної аварії (про це мова йтиме нижче – О.Г.). Сучасні поїзди інших країн також розвивають велику швидкість: TGV (Франція) – 574,8 км/год., Maglev Train (Китай) – 431-501, CRH380A (Китай) – 350-480, Ave Talgo-350 (Renfe) (Іспанія) – 330-360 км/год. Втім слід наголосити, що для пасажира середня швидкість поїзда є більш важливою, ніж максимальна, і в Україні вона цілком досягає показників багатьох розвинених країн. Приміром, у Фінляндії максимальна швидкість поїздів – 220 км/год., але середня швидкість руху – 115 км/ч. В Україні середня швидкість Hyundai складає 118 км/ч, але питання полягає в тому, що їх налічується всього 10 одиниць. При порівнянні швидкості старих поїздів, які в Україні експлуатуються із середини минулого століття, то, приміром, “Ковель-Чернівці” пересувається з середньою швидкістю 36 км/год., “Одеса-Запоріжжя” – 42 км/год., більш популярний маршрут “Київ-Одеса” має більшу середню швидкість – 72 км/год.

Підвищення швидкості й комфортності рухомого складу вимагає чітко сформульованих/обґрунтованих реалістичних завдань і що особливо важливо – коштів і механізму реалізації. На жаль, дані детермінанти абсолютно відсутні у підходах та намірах покращення невтішного наявного стану. Заявлений Міністром інфраструктури України в лютому 2018 р. намір щодо будівництва українського аналога Hyperloop (капсульного поїзда, що розвиває швидкість 1062 км/год.)¹ сполученням Київ – Одеса за рахунок залучення Національної

¹ П'ятий вид транспорту – неофіційна назва розробленого власником компаній Tesla і SpaceX Ілоном Маском Hyperloop. Ідея досить інноваційна й концептуально вражаюча не тільки для України, а й для США.

академії наук України, державного концерну “Укроборонпром”, ВО “Південмаш”, Каховського заводу електрозварювального обладнання, ТОВ “Інтерпайп Україна”, технопарк Unit city, муніципального Агентства розвитку Дніпра, Українського інституту майбутнього та інкубатора стартапів “Платформа розвитку інновацій”, на наш погляд, є нереальними і позбавленим перспектив. Аргументація полягає у наступному:

1. Національна академія наук України не має відповідного досвіду, наробіток і тим більше фахівців у даній сфері. Архаїчна структура, що перебуває в скрутному становищі, без експериментальних майданчиків і технологій, ніяк не зможе забезпечити якісної експертизи й супроводу проекту.

2. Решта партнерів ☒ аналогічно ніколи не мали відношення до розробки й реалізації подібних проектів. Даний факт не означає необхідності усунення від глобальних ініціатив, але має передбачити наявність кваліфікованого персоналу, який наразі відсутній.

3. Розвиток Hyperloop, коли вся система залізниць перебуває в жалюгідному стані, тобто спорудження лише одного маршруту без модернізації радянського мотлоху й допотопних вагонів, є свідченням невірно розставлених пріоритетів і непродуманих витрат масштабних (і неіснуючих) коштів, неадекватного підходу до розстановки пріоритетів, оцінки реальних потреб і можливостей.

4. Відсутність світової апробації Hyperloop, не говорячи вже про регулярну експлуатацію, та ще в умовах української дійсності, піддасть невиправданому ризику велику кількість населення ☒ як пасажирів, так і пересічних мешканців, а також може спричинити провокування чергової техногенної катастрофи, наслідки якої важко передбачити.

Один із виходів може полягати у використанні вже апробованого шляху, наприклад, за рахунок придбання вже згаданих безвідмовної технології й швидкісного поїзда Shinkansen (Японія), на базі якого, набуваючи досвід і навички, розбудовувати залізничну інфраструктуру та суміжні галузі. Але в концептуальних та стратегічних підходах національного офіціозу інноваційний підхід повністю відсутній. Розроблений Міністерством інфраструктури України проект Національної транспортної стратегії до 2030 р.[8] не передбачає будь-яких технологічних нововведень.

Документ мало до чого зобов'язуючий, розпливчастий, але доволі голосний. Головне посилення стратегії – боротьба з корупцією. В офіційних формулюваннях вона завуальована під низкою завдань, таких як впровадження принципів корпоративного управління й прозорості прийняття рішень, розвиток конкуренції й лібералізація ринків, забезпечення належного фінансування модернізації транспортної інфраструктури, мінімізація впливу на навколишнє середовище, впровадження нових стандартів безпеки руху й підвищення рівня транспортних сервісів. Але у цілому мова ведеться про традиційну справу – “заговорювання” боротьбою з корупцією реальних проблем, жодного глобального й інноваційного рішення у стратегії не міститься. Наприклад, у Державній цільовій програмі розвитку аеропортів на період до 2023 р. мова йде про зміну схеми фінансування аеропортів, зміну їх форм власності й перепідпорядкування черговому новоствореному держпідприємству. Але інноваційні рішення не згадані, що, судячи з тексту програми, передбачено покласти на гіпотетичних інвесторів.

Стратегія розвитку, що допрацьовується Адміністрацією морських портів України до 2038 р., також робить ставку на інвесторів, а не на розробку глобальних програм. Інший документ ☒ Проект Національної транспортної стратегії до 2030 року – не просто документ. Під нього має бути буде розроблений план дій. Але поки що ряд

моментів викликають сумнів: дуже багато говориться про лібералізацію ринку, євроінтеграцію, але не сказано про те, які потоки і яким чином розбудовуватимуться. Резюмуючи, видно що у той час, як у світі запускаються швидкісні поїзди й маглеви, Україна продовжує боротися з корупцією, лагодити електрички й модернізувати вагони радянських часів.

Висновки. Україна перебуває осторонь реалізації глобальних технологічних і транспортних проєктів. Попри наявність напрочуд вдалого розташування, інші складові – інфраструктура, логістика, інноваційні та креативні стратегічні рішення – або нерозвинені, або відсутні. Істотним лімітуючим чинником збільшення туристичних потоків виступають політична та економічна нестабільність, низька якість доріг і безпеки дорожнього руху. Їх подолання сприятиме вирішенню багатьох соціально-економічних проблем життєдіяльності та нарощуванню обсягів туризму.

Вважається недоцільним розвиток “п’ятого виду транспорту” в Україні – інноваційної транспортної системи Hyperloop – через невірно розставлені пріоритети, відсутність масштабних коштів і фахівців. Натомість пропонується придбання вже апробованих технологій на кшталт швидкісного поїзда Shinkansen (Японія) або європейських аналогів, на базі яких, набуваючи досвід і навички, розбудовувати залізничну інфраструктуру та суміжні галузі.

При розробці транспортної стратегії держави насамперед акцентувати увагу на інноваційних критеріях.

Список використаних джерел:

1. Nordström K. These are the big megatrends [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.obforum.no/digitalisering/the-big-megatrends>
2. Luttwak Edward N. Turbo-Capitalism: Winners and Losers in the Global Economy. New York: HarperCollins, 2000. – 304 p.
3. Major agglomerations of the world. All urban agglomerations of the world with a population of 1 million inhabitants or more (reference date: 2018-01-01) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.citypopulation.de/world/Agglomerations.html>
4. Population of Cities in China (2018). All urban agglomerations of the world with a population of 1 million inhabitants or more (reference date: 2018-01-01) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://worldpopulationreview.com/countries/china-population/cities/>
5. London Population 2018 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://worldpopulationreview.com/world-cities/london-population/>
6. U.K. Population (LIVE) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.worldometers.info/world-population/uk-population/>
7. Міністерство інфраструктури України. Технічний стан автомобільних доріг загального використання [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>
8. Оновлена транспортна стратегія України. Напрямки політики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf