

**Анотація.** Стаття посвящена виявленню факторів, знижуючих якість обслуговування пасажирів на Южній залізничній дорозі, шляхом проведення маркетингових досліджень. Предложено комплекс заходів по удосконаленню системи сервісного обслуговування споживачів транспортних послуг.

**Ключевые слова:** сервісне обслуговування, маркетингове дослідження, залізничний транспорт, пасажирські перевезення, якість, конкурентоспроможність.

**Summary..** The article is devoted to revealing of the factors reducing quality of service of passengers on the Southern railway, by carrying out of marketing researches. The complex of actions for improvement of system of service of consumers of transport services is offered.

**Keywords:** service, marketing research, railway transport, passenger transportations, quality, competitiveness.

*Рецензент д.к.е.н., доцент УкрДАЗТ Сухорукова Т.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 658.3

### ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ МЕРЕЖІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ

*Полякова О.М., к.е.н., доцент,  
Соломніков І.В., студент (УкрДАЗТ)*

*В статті проаналізовано види інтеграції у транспортній галузі, досліджено зарубіжний досвід створення логістичних структур та виявлено передумови формування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні.*

**Ключові слова:** інтеграція, логістичний центр, міжнародні транспортні коридори, транспортно-логістичний кластер.

**Постановка проблеми.** В умовах переходу пріоритетів від ринку виробника до ринку покупця вирішальним чинником у конкурентній боротьбі стає здатність суміщення виробництва з індивідуальними перевагами покупців. Швидкі зміни уподобань споживачів ведуть до необхідності зменшення термінів і обсягів поставок, скорочення резервних запасів часу і матеріалів. Крім цього, посилення інтеграційних процесів між країнами (особливо в умовах розширення СОТ), яке проявляється у розміщенні виробництва в країнах з більш дешевою робочою силою і меншими ставками податків та доступі до більш дешевих ресурсів, обумовлює створення та функціонування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ) у країнах Європи, Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Саме транспортно-логістичні системи у сучасних умовах глобалізації економічних відносин є визначальною умовою ефективної участі країни або інтеграційного угруповання в міжнародному поділі праці та формуванні їх активного платіжного балансу.

Особливе географічне положення України визначає її високий транзитний потенціал як

держави, яка об'єктивно має відігравати роль геополітичного мосту у транспортних зв'язках, що формуються на провідних напрямках міжнародної торгівлі Європа – Азія, Північна Європа – Близький Схід, країни африканського континенту. За коефіцієнтом транзитності (тобто за ступенем розвитку всіх видів транспортних зв'язків та відповідної їм інфраструктури) Україна посідає перше місце в Європі.

За своєю економічною суттю транзит – це експорт транспортних послуг, що надаються національними компаніями вантажовласнику і перевізнику під час проходження вантажу і транспортного засобу територією України [1]. У даний час світовий об'єм експорту транспортних послуг складає приблизно 1850 млрд дол. США. Найбільшими експортерами транспортних послуг є США – 18%, країни Європейського союзу – 42%, зокрема Великобританія – 7,7%, Франція – 6,1%, Німеччина – 5,9%. В цих країнах продаж послуг досягає 25-33% від загального об'єму експорту товарів. Динаміка статистичних даних за останні 20 років показує, що темпи зростання експорту послуг в світі складають 9,8-10,0% при зростанні експорту товарів 7,8-8,0%. У країнах Південно-

Східної Азії темпи зростання послуг за цей період склали 16,6%. За експертними оцінками експорт транспортних послуг (враховуючи їх випереджаюче зростання) до 2020 року може перевищити 20 млрд дол. США [1].

Проте транзитний потенціал України використовується лише на 60%. Доходи від транзиту і комплексу пов'язаних з ним услуг складають біля 6% ВВП. Через неповноцінне використання транзитного потенціалу Україна щорічно недоотримує близько \$ 2,5 млрд. [2]. Розвиток транзитних функцій України стримується відсутністю сучасного «комунікаційного каркаса» країни. Існуюча транспортна мережа держави застаріла і не відповідає сучасним стандартам. Між столицею держави та основними регіональними центрами немає сучасних швидкісних магістралей [3]. Тому формування «комунікаційного каркаса» відповідно до нового геополітичного та гео економічного становища країни є стратегічним завданням і пріоритетним напрямком наукових досліджень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.**  
**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Питанням формування в Україні торгово-транспортної логістичної мережі на основі мультимодальних транспортно-логістичних центрів присвячені праці багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених, зокрема Р. Р. Ларіної, Р. Г. Леонтьєва, О. М. Лопаткіна, В. І. Павлова, Т. А. Прокоф'євої [4-7]. Проблеми ефективності різних видів транспорту, формування міжнародних транспортних коридорів, підвищення ефективності функціонування транспортної інфраструктури, ефективності організації міжнародних перевезень

розглядаються в роботах С.І. Гриценка, М.І. Данька, В.Л. Диканя, А.М. Новикової, Н.В. Якименко та багатьох інших [8-10].

Разом з тим окремі питання у цій сфері потребують подальшого обговорення, зокрема дослідження особливостей формування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні.

**Постановка завдання.** У зв'язку з цим метою статті є дослідження зарубіжного досвіду формування логістичних структур та визначення передумов формування в Україні мережі мультимодальних ТЛЦ в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** Більшість дослідників міжнародних інтеграційних процесів одним із визначальних факторів їх розвитку вважають фактор технічного прогресу на транспорті, або скорочення відстаней за рахунок розвитку транспортно-комунікаційних мереж. Функціонально структура транспортно-комунікаційної мережі включатиме такі складові частини: органи управління єдиною транспортною системою; транспортну інфраструктуру; транспортні підприємства, які здійснюють експлуатацію транспорту та організацію перевезень, транспортні банки, транспортні біржі; виробників транспортної продукції; споживачів транспортних послуг [11].

Згідно з таким визначенням транспортної системи, за думкою Никифорука О. І., міжнародний інтеграційний процес у транспортній галузі може відбуватись через функціональну, інституційну й інфраструктурну інтеграції (таблиця).

*Таблиця*

*Види інтеграції у транспортній галузі [складено за даними 11].*

Види інтеграції	Сутність інтеграційного процесу
Функціональна інтеграція	передбачає створення спільних підприємств, фірм та корпорацій у транспортному секторі (шлях „знизу–вгору”). У такій формі функціональна інтеграція становить міжнародну співпрацю в певній галузі. Саме виробники транспортної продукції беруть активну участь у процесі функціональної інтеграції.
Інституційна інтеграція	відбувається через участь країн у міжнародних транспортних організаціях, у процесі регулювання та координації міжнародного співробітництва в цій сфері (шлях „згори–донизу”), поширенні загальних стандартів, норм і правил стосовно транспортування та регулювання ринків транспортних послуг. Інституційна інтеграція ініціюється здебільшого органами державного управління.
Інфраструктурна інтеграція	відбувається шляхом об'єднання розрізаних транспортних інфраструктур у єдину транспортно-комунікаційну систему двох або більше країн (участь у спільних проектах із розвитку міжнародних транспортних об'єктів інфраструктури). В інтеграційному об'єднанні при утворенні зони вільної торгівлі відбувається скасування торгових та митних бар'єрів між країнами-учасницями й саме тоді – підготовчий етап до інфраструктурної інтеграції цих країн.

Виділені рівні інтеграційного процесу в транспортній галузі відбуваються у взаємозв'язку, вони взаємообумовлені, доповнюють один одного та створюють сприятливе середовище для

подальшої економічної та політичної інтеграції країн-учасниць.

На наш погляд, метою інтеграційних процесів у транспортній сфері є створення якісно

нової інтегрованої транспортної системи на базі мультимодальних транспортно-логістичних комплексів (центрів). Під транспортно-логістичним комплексом розуміється територіальне об'єднання господарюючих суб'єктів, які займаються вантажними перевезеннями та супутніми послугами, що включають кілька терміналів, інтегрують у собі різні види діяльності, а також мають різну ступінь зовнішньої взаємодії [12, С.8].

Розглянемо світовий досвід створення і функціонування мультимодальних транспортно-логістичних центрів. Найбільш яскравими с точки зору вивчення зарубіжного досвіду є особливості формування ТЛЦ в Європі, Китаї та Росії.

У Європі раціональна побудова коридорів і розташування транспортних вузлів утруднялася історичним тяжінням торгівлі до столиць колишніх королівств або герцогств. Внаслідок цього в Європі в 70-80-і рр. вирішення проблем планувалося в «глобальному» значенні, розглядалися вантажопотоки в широтному / меридіональному або віяловому напрямках. Порівняно новою тенденцією в розвитку логістичних фірм у західноєвропейських країнах є формування загальноєвропейської системи товароруку, що передбачає наявність декількох опорних європейських центрів логістики і взаємодіючих з ними регіональних логістичних транспортно-розподільних центрів. Таке рішення покликане «випрямити» і прискорити просування матеріалопотоків, забезпечити безперервність процесу товароруку. В основу такої стратегії була покладена транс'європейська транспортна мережа (TEN) та затверджена в липні 1996 р. Концепція «Спільні головні напрямки створення Транс'європейської мережі». У Концепції закладено принцип інтеграції різних видів транспорту в мультимодальну транспортну мережу. Важливим положенням основних напрямів TEN є розширення мережі на Схід і її з'єднання з транспортними мережами третіх країн. Тимчасові рамки розширення TEN на Схід визначені 2015 р. [13].

Говорячи про витоки появи пан'європейських транспортних коридорів, варто згадати про концепцію «Транспортного вузла» і «Транспортного коридору» сформувалася в США і СРСР у 70-80-х рр. Цікаво відзначити, що американські та радянські економісти і практики прийшли до однакових висновків, але при цьому підходи до вирішення були різними: американські фахівці вели політику зниження транспортних витрат, а в СРСР на перше місце ставили вивільнення резервів транспортних засобів, в яких відчувався гострий недолік. Високі економічні результати досягалися за рахунок збільшення обороту вагонів, автомобілів і скорочення тривалості зберігання.

Досвід країн Західної Європи показує істотну роль транзитних логістичних центрів у формуванні бюджету. Так, у Голландії діяльність транзитних логістичних центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції - 31%, в Німеччині - 25%. У країнах Центральної та Східної Європи ця частка в середньому становить 30%.

У Німеччині центри транспортної логістики (в даний час функціонують 29 з 33 передбачених генеральним планом їх створення до 2010 р.) формувалися переважно на основі наявних залізничних ліній і розв'язок. Більшість з них розрахована на паралельне використання автомобільного і залізничного транспорту, є також трьохмодульні логістичні центри [13].

Німецька модель будівництва логістичних центрів характеризується низкою особливостей: сильна державна підтримка на всіх рівнях; участь державного сектору ґрунтується на федеральних законах і законах федеральних земель; федеральний бюджет бере участь у фінансуванні інвестицій через Deutsche Bahn AG (Німецькі залізниці); широко практикується виділення дотацій бюджетам федеральних земель, цільових дотацій та кредитування по конкретним інвестиціям; фінансову підтримку інвестицій здійснюють як федеральні землі, так і місцеве самоврядування.

У цій моделі чітко визначені і джерела інвестиційних коштів: інвестори, які бажають зробити доступною інфраструктуру логістичним операторам; транспортні компанії; суб'єкти, що утворюють об'єднання з приватним капіталом; бюджетні кошти і цільові фонди федеральних земель; програми і федеральні фонди, спрямовані на розвиток інфраструктури; дотації міст та регіонів; дотації та програми ЄС. Інвестиційний капітал доповнюється банківським кредитом. Створені ЛЦ управляються через наглядові органи, які створюються різними компаніями - учасниками проекту: інвесторами та / або інвестиційними консорціумами; компаніями з розвитку; містом / муніципалітетом; асоціаціями та спілками. Державний сектор бере участь як у фазі планування, так і у фазі реалізації інвестицій у розвиток ЛЦ [14].

У КНР надання логістичних і фінансових послуг у зонах вільної торгівлі (Free Trade Zones) регулюється принциповими положеннями, що регламентують перелік діяльності, форму власності, відповідність певним умовам, наявність досвіду діяльності у сфері міжнародної торгівлі, міжнародних вантажних перевезень, обмежений термін дії і т.д. [13].

У РФ велике значення надають проектам створення ТЛЦ, причому на даному етапі свого розвитку російський логістичний ринок все більше інтегрується в міжнародні мережі. Тривають процеси злиття великих західних логістичних

провайдерів з російськими компаніями, що володіють мережею складів у регіонах і надають послуги з доставки вантажів клієнтам. Ще одна особливість розвитку російського ринку транспортно-логістичних послуг полягає в утворенні термінальних ТЛЦ на базі державно-приватного партнерства.

У країнах, що розвиваються, в першу чергу в країнах ЄврАзЕС, транснаціональні логістичні компанії починають дедалі активніше приходити на ці ринки і ставати домінуючою силою в сфері транспортної логістики.

Що стосується України, то прототипи логістичних систем існували вже на початок дев'яностих років ХХ ст. Застосування логістичних принципів в організації транспортних процесів в основному зводилося до створення і використання єдиних технологічних принципів роботи підприємств різних видів транспорту в пунктах перевалки вантажів і в автоматизованих транспортно-складських комплексах на залізничному й автомобільному транспорті, а також в регулярних маршрутних відправках на деяких напрямках. Втілення таких систем дозволяло більш ефективно організувати процес доставки вантажів, зменшувати простій рухомого складу і перевантажної техніки. Однак часто ефективність роботи знижувалася через невиконання партнерами взаємних зобов'язань про своєчасну подачу й прибирання рухомого складу. Існуюча тоді система штрафів не завжди стимулювала виконання цих зобов'язань. В умовах адміністративно-командної системи управління економікою безпосередньо у перевізників не було серйозних економічних стимулів для підвищення якості перевезень й обслуговування клієнтів, а також не вистачало коштів для оновлення транспортної інфраструктури. На державному рівні системному підходу до ефективного управління транспортом не приділялось достатньої уваги.

В 1996 році Концепцією створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи запропоновано створити 46 опорних транспортно-складських комплексів (ТСК) і спеціалізувати їх по трьох категоріях: 9 прикордонних, 16 сухопутних і 21 водний [15]. Адже, на наш погляд, запропонована модель розміщення ТСК не розглядає функціонування означених організаційних структур у межах єдиної макрологістичної системи і спрямована на обслуговування переважно зовнішньоторговельних і транзитних вантажів, не враховуючи місцеві перевезення. Доцільність створення в Україні мережі мультимодальних ТЛЦ з визначенням зони обслуговування кожного опорного вузла обумовлена сучасними тенденціями розвитку економіки і транспорту.

Основними передумовами створення мережі мультимодальних ТЛЦ в Україні являються:

1) невідповідність темпів зростання суспільного виробництва і розвитку транспортної інфраструктури;

2) нераціональний розподіл товарів і послуг (відсутність стратегії розподілу в промисловості і торгівлі, нестача організованих товарних ринків на рівні великого і середнього опту);

3) диспропорції між інтересами розвитку транспортних галузей і потребами в транспортному обслуговуванні окремих територій (інтереси транспортного виробництва по освоєнню заданого обсягу перевізної роботи й одержанню прибутку до наступного часу реалізуються без врахування регіональних особливостей, складаються диспропорції в розвитку і територіальному розміщенні промисловості і транспорту);

4) диспропорції між ресурсним потенціалом транспортного виробництва і галузевою транспортною економікою (однобічний розвиток регіонів, районів призводить до незбалансованості обсягів і структури вантажопотоків, збільшенню порожнього пробігу рухомого складу);

5) невідповідність розвитку залізничних під'їзних колій і портів;

6) реорганізація постачальницько-збутової структури промислових і торгових фірм у формі ліквідації власних транспортних підрозділів з передачею своїх функцій і персоналу в експедиторські підприємства;

7) скорочення термінів перебування товарів "у дорозі";

8) прагнення підприємств знизити витрати. В промисловості матеріальні витрати в середньому складають до 50 % усіх витрат, в окремих галузях вони досягають 80-90%. Витрати, пов'язані із збереженням матеріалів на складах, досягають 15-20% до суми витрат на придбання матеріалів [16];

9) можливість застосування незавантажених складських приміщень, малодіяльних ділянок, виробничих потужностей та колій промислових підприємств, що не використовуються повністю;

10) створення принципово нової організації перевезень дрібних відправок із залученням малих недержавних транспортно-експедиційних підприємств.

Перевагами створення мережі мультимодальних ТЛЦ є формування зон оптимального обслуговування регіонів, функціонування спільних прикордонних транспортно-розподільчих зон з єдиною комунікаційною інфраструктурою, консигнаційними складами, пільговим режимом.

Таким чином, вся макрологістична транспортна мережа в залежності від економіко-географічних, соціальних та інших факторів формуватиметься на базі декількох великих вантажних центрів торговельно-розподільчого, транспортного і транзитного типу, і в перспективі Україна стане невід'ємним елементом міжнародної транспортної системи.

Ряд вчених, зокрема С.І. Гриценко, вважають, що світові інтеграційні процеси спонукають до формування транспортно-логістичних кластерів. Транспортно-логістичний кластер (ТЛК) передбачає об'єднання окремих регіонально, функціонально і економічно пов'язаних між собою логістичних ланок: МТК, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільчих логістичних центрів, магістральних, регіональних і локальних шляхів сполучення в єдину систему перевізного процесу, здатну надати якісний логістичний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат, в т.ч. на базі залізничного транспорту як ключового компонента [8].

За думкою С.І. Гриценка, в Україні найбільш перспективними кластерними центрами можна вважати Київ, Харків, Донецьк, Дніпропетровськ, Одесу, Запоріжжя, Львів, які одночасно є також провідними центрами Донецької, Львівської, Одеської, Придніпровської, Південно-Західної та Південної залізниць. ТЛК дозволять в перспективі з урахуванням регіональних особливостей: створити єдину Європейсько-Азіатську транспортну систему із загальною інфраструктурою; забезпечити вільне пересування транспортних засобів і вільне переміщення вантажів; створити умови для ефективного функціонування національної мережі МТК і логістичних центрів на взаємовигідній і рівноправній основі; погоджено формувати тарифну політику на послуги транспорту згідно з світовими стандартами комплексного транспортно-експедиційного обслуговування.

Крім того, як показує світовий досвід, створення національної логістичної організації практично неможливо без підтримки держави, в тому числі взаємодії з держорганами, включаючи митницю, організації партнерства з організаціями-вантажоперевізниками та іншими учасниками, що забезпечують логістичні процеси.

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Напрямок створення міжнародних транспортних коридорів є одним з пріоритетних у державній транспортній політиці на шляху її інтеграції в міжнародну економічну систему. Це реальна можливість для країни вийти на новий рівень соціально-економічного розвитку, підвищити свою роль в процесах глобальної і регіональної інтеграції.

Впровадження логістичного підходу до реалізації стратегії забезпечить прискорення і безперервність руху матеріальних потоків, зниження на 30-40% витрат в дистрибуції, пов'язаних з просуванням продукції від місць виробництва до місць споживання, розвиток контейнерних і контейнерних перевезень в мультимодальних повідомленнях, забезпечення логістичного сервісу на рівні міжнародних стандартів. І, таким чином, підвищення конкурентоспроможності транспортного комплексу України, розвиток експорту транспортних послуг та реалізацію транзитного потенціалу нашої країни в глобальній системі МТК.

Перспективним напрямком подальших досліджень є вивчення процесів управління транспортно-логістичними системами як засобом забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гринів Л.В., Синиця С.М. Шляхи підвищення конкурентоспроможності міжнародних транспортних перевезень [Текст] / Л.В. Гринів, С.М. Синиця //Наука й економіка, 2010 р. - № 3 (19). – С.115-121.
2. Арбузов А. Украина стала “камнем на дороге” европейского транзита [Электронный ресурс] //Режим доступа: [http://www.ukrudprom.ua/digest/Ukraina\\_stala\\_kamn\\_em\\_na\\_doroge\\_evropeyskogo\\_tranzita.html](http://www.ukrudprom.ua/digest/Ukraina_stala_kamn_em_na_doroge_evropeyskogo_tranzita.html)
3. Хумаров О.А. Підвищення конкурентоспроможності України: мобілізація транзитного потенціалу [Текст] / О.А. Хумаров //Стратегічні пріоритети, №2(11) - 2009 р. – С.152-158.
4. Ларіна Р. Р. Теоретико-методологічні основи формування регіональних логістичних систем [Текст]: автореф. дис... д-ра екон. наук: 08.10.01 / Харківська національна академія міського господарства. – Харків. - 2006. – 36 с.
5. Леонтьев Р. Г. Формирование единой региональной транспортной системы (программно-целевой подход) [Текст] / Р. Г. Леонтьев. – М.: Наука. - 1987. – 152 с.
6. Павлов В. І. Транспортно-логістичний комплекс регіону: інтеграційні процеси [Текст] /В. І. Павлов, С. М. Бортнік; Ін-т регіон. дослідж., Нац. ун-т водн. госп-ва та природокористування, Терноп. держ. екон. ун-т. – Луцьк, Настир'я. - 2005. – 255 с.
7. Прокофьева Т. А., Лопаткин О. М. Логистика транспортно-распределительных систем: Региональный аспект [Текст] / Т. А. Прокофьева, О. М. Лопаткин. – М.: РКонсульт, 2003. – 400 с.
8. Гриценко С.И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути

становлення і розвитку: Монографія [Текст] / С.И. Грищенко. - СПб.: Изд-во СПбГУЭФ. - 2009. - 218 с.

9 Данько М. І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів [Текст] / М. І. Данько, В. Л. Дикань, Н. В. Якименко, Харків, УкрДАЗТ, - 2008. - 169 с.

10 Новикова А.М. Україна в системі МТК [Текст] / А.М. Новикова – К.: НІПМБ. - 2003. - 493 с.

11 Никифорок О.І. Широка інтеграція в транспортному секторі: теорія і практика [Текст] / О.І. Никифорок //Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. - 2009. - №3. - С.258-265.

12 Система зовнішніх комунікацій: розвиток міста як логістичного центру: Науковий доповідь на міжнародній науково-практичній конференції «Російські міста на порозі ХХІ століття: теорія і практика

стратегічного управління» 30 жовтня – 1 листопада 2000 р. [Текст] / О.Н.Дунаєв, Е.Ю.Кузнецова, А.В.Зырянов, Р.Н.Ковалев / відповідальний редактор: д.е.н. В.В.Маслаков. – Екатеринбург: «Академкнига», 2000 р.

13 Транспортно-логістичні центри: зарубіжний досвід [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.elc-ua.com/ru/news/60>

14 Титюхін Н. Логістика Назва сайту домашньої сторінки Інтернету. інструмент підвищення конкурентоспроможності транспортного ринку Росії [Текст] / Н. Титюхін //Логинфо, 2011. - №1-2, С.9-13

15 Концепція створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи. – Київ. – 1996 р.

16 Шолохов В. Підйомна задача (Логістика транспортних перевезень) [Текст] / В. Шолохов //»ММ. Деньги и Технологии». – 2000. – №8. – С. 18-23.

**Анотація.** В статті проаналізовані види інтеграції в транспортній галузі, досліджено зарубіжний досвід створення логістичних структур і виявлені передумови формування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні.

**Ключові слова:** інтеграція, логістичний центр, міжнародні транспортні коридори, транспортно-логістичний кластер.

**Summary.** In the article the types of integration in the transport industry are analyzed, overseas experience in creating logistics structure is studied, the prerequisites for forming a network of multimodal transport and logistics centers in Ukraine are identified.

**Keywords:** integration, logistic center, international transport corridors, transport and logistics cluster.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Шраменко О.В.*

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 303.43:656.2

## ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ РОЗРОБКИ СТРАТЕГІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Реброва А.Ю. аспірант (УкрДАЗТ)*

*В даній статті розроблені теоретичні та методичні підходи до розробки стратегії з урахуванням особливостей розвитку залізничної галузі України.*

**Ключові слова:** стратегія, залізничний транспорт, критерії, фактори, пріоритети розвитку.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** У сучасних умовах, які характеризуються мінливістю зовнішніх факторів розвитку та нестабільністю політичного та економічного середовища, важливого значення в забезпеченні ефективної

діяльності та довгострокового успіху будь-якої галузі народного господарства набуває розробка та реалізація стратегії її подальшого розвитку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела.** Ретроспективний аналіз процесів