

methods of inventory analysis and management. Each of the considered methods has both advantages and disadvantages, so the use of a certain technique depends on the scope of the enterprise.

Inventory management at the enterprise requires a rational inventory movement accounting system. The company should have a system for registering the acquisition and use of stocks. In addition, periodic checks of compliance with the actual availability of inventory and accounting data are required.

Based on the conducted research, the main tasks in solving the problems of inventory management are identified: systematization of approaches to inventory management; reduction of costs for their acquisition and storage in warehouses of enterprises; increasing the efficiency of control in solving the tasks facing the enterprise.

The existing structure of supplies of production stocks at railway transport enterprises does not allow for the full use of inventory management methods. In such conditions, it is necessary to create a managed system that will enable the use of various methods of management and optimization of production stocks. This system should include efficient logistics and management accounting of production stocks. It is advisable to introduce a system of standard (regulatory) costs in individual structural divisions. The use of combinations of methods for optimizing production stocks at railway transport enterprises will minimize operational costs through effective management of them.

Keywords: *inventories, inventory management, management accounting, model of economic size of the order, ABC-analysis, XYZ-analysis, model of planning of needs in material resources, system just-in-time.*

УДК 338.012 + 339

DOI: 10.31733/2078-3566-2021-3-318-325



Тетяна ЧАРКІНА[©]
доктор економічних наук,
доцент



Олександра ОРЛОВСЬКА[©]
кандидат економічних
наук, доцент



Катерина КОНЮШОК[©]
магістрант

*(Дніпровський національний університет
залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна)*

РОЗВИТОК МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ТРАНСКОРДОННОМУ СПОЛУЧЕННІ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄВРОПОЮ

Сучасні умови розвитку національної економіки характеризуються активізацією зовнішньоекономічних відносин України з країнами Європи, посиленням взаєморозуміння між нашими країнами у ділових сферах. Особливого розгляду потребує європейський напрям, політика якого спрямована на розширення можливостей української транспортної системи у зовнішньоекономічній діяльності. Розглянуто питання сучасного стану мультимодальних перевезень в Україні у транскордонному сполученні між Україною та країнами ЄС. Надано увагу об'єктам інфраструктури як учасникам здійснення мультимодальних зв'язків.

© Т. Чаркіна, 2021

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-6202-0910>
charkina@i.ua

© О. Орловська, 2021

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-7225-0717>
entony1972@ukr.net

© К. Конюшок, 2021

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-7820-1433>
kafedraem@ukr.net

Надано характеристику мультимодальним перевезенням як одному із способів організації доставки пасажирів та вантажів «від дверей до дверей» до пункту призначення за набагато коротший час знаходження у дорозі. Вони є одним із найбільш перспективних способів розвитку транспортних перевезень, які дозволяють доставляти пасажирів та вантажі з оптимальним використанням можливостей задіяних у схемі усіх видів транспорту. Обґрунтовано необхідність розбудови на Закарпатті універсального транспортного хабу, що дозволить підвищити ефективність використання залізничного транспорту та отримати додаткові прибутки від збільшення залізничного туризму, та розвитку міжнародних перевезень.

Ключові слова: мультимодальні перевезення, хаби, пасажирські перевезення, міжнародні перевезення, залізничний транспорт, туристичні перевезення, вантажні перевезення.

Постановка проблеми. Сьогодні все більше підприємств виробничого комплексу знаходяться у пошуку нових методів доставки вантажів та перевезення пасажирів, впроваджуючи у свою роботу принципи логістики з метою раціонального здійснення транспортних зв'язків. Це дозволяє зменшити загальні витрати на формування та комбінування транспорту між собою з метою скорочення часу перебування вантажів або пасажирів у дорозі. Впровадження логістики у роботу транспорту дозволяє використовувати техніко-технічні особливості транспорту повною мірою.

Особливої важливості для розвитку економіки країни набувають під час вирішення питань транскордонного співробітництва мультимодальні перевезення. Вони є важливою частиною стратегічних напрямів розвитку прикордонних регіонів та взаєморозуміння між країнами, що дозволяє вирішувати низку гострих питань, які пов'язані з створенням нових шляхів у прикордонних регіонах [1]. При цьому активізуються інтеграційні процеси між Україною та ЄС у контексті регіонального розвитку. З метою організації нових маршрутів застосовують логістичний підхід, який передбачає використання всіх можливих форм перевезень, одним з яких є мультимодальні.

Мультимодальні перевезення можна визначити як специфічний вид організації перевезень, під час якого перевезення здійснюються за одним перевізним документом у разі використання двох і більше видів транспорту. За такої форми перевезень вантаж піддається складуванню, перевантаженню на інший вид транспорту на спеціальних перевалочних терміналах у містах зміни виду транспорту. Також цей спосіб перевезень застосовують під час пасажирських перевезень, оскільки попит на транспортну послугу визначається зручністю та комфортністю в організації поїздки.

Аналіз публікацій, в яких започатковано вирішення цієї проблеми. Вивченням проблем взаємодії транспортних систем, особливостей їх розвитку та організації логістики займалися багато вітчизняних та зарубіжних вчених. Особливий внесок стосовно актуалізації мультимодальних перевезень в Україні зробили провідні спеціалісти та вчені, як-от: Ю. Куласв, Г. Кірпа, Є. Крикавський, Ю. Бараш, О. Соколова, Е. Лимонова, Р. Вернигора, В. Копитко та ін.

На думку О. Соколової, мультимодальні перевезення – це інтегрована та взаємозв'язана транспортна система, завданням якої є прискорення, здешевлення та спрощення технологічних процедур упродовж повного ланцюга доставки «від дверей до дверей» за умов організаційно-технологічної взаємодії всіх ланок перевізного процесу [2].

Мультимодальні перевезення можна розуміти як перевезення з використанням декількох видів транспорту, що виконуються під відповідальністю одного перевізника за єдиним транспортним документом і за єдиною наскрізною ставкою [3].

Деякі вчені розглядають мультимодальні перевезення як спосіб, що містить у собі такі поняття, як комбіновані та інтермодальні перевезення. На думку професора Л. Миротіна, мультимодальними (змішаними) вважаються такі перевезення, де беруть участь два і більше видів транспорту за умови, що один з них задіяний у міжнародному маршруті [4].

На основі виконаного аналізу наукової літератури, на нашу думку, мультимодальні пасажирські перевезення можна визначити як процес перевезення пасажирів, що відбувається із використанням двох і більше видів транспорту за єдиним електронним квитком. Відносно вантажних перевезень – це процес транспортування за одним договором, але виконане принаймні двома видами транспорту, при цьому перевізник несе відповідальність за весь перевізний процес задіяними видами транспорту. Дані можливості транспорту є недостатньо вивчені, особливо у сфері організації мультимодальних пасажирських перевезень, особливо в транскордонному сполученні на території Закарпатського регіону, тому вважаємо доцільним виконати дослідження цієї тематики.

Мета: обґрунтування доцільності впровадження змішаних мультимодальних перевезень у транскордонному сполученні між Україною та країнами ЄС на основні формування транспортно-логістичного вузла (хабу) у Закарпатському регіоні.

Виклад основного матеріалу. Розвиток України як країни з великим транспортним потенціалом викликає інтерес країн Європи, які передбачають використання цього потенціалу як, по-перше, транзитної країни, по-друге, як великої території для збуту своєї продукції. Крім того, Україна є «постачальником» висококваліфікованих кадрів, які не змогли себе самореалізувати через відсутність робочих місць та недостатнього рівня оплати праці. Це проблема соціально-економічного характеру може бути вирішена шляхом розвитку однієї із найпотужніших галузей України – транспортної галузі.

У 2014 році після підписання Угоди між Україною та ЄС, національна економіка отримала виклики на спроможність протистояння глобалізаційним процесам, витримування конкурентоздатності галузей виробництва, що вимагало перегляду планів перспективного розвитку виробничого комплексу країни та пошуку нових перспектив. У цих умовах особлива увага приділяється організації роботи транспортного комплексу країни як галузі забезпечення ресурсами та обслуговування споживачів.

В Європі останні 30 років проводять аналіз пошуку можливих етапів подальшого формування транспортної політики як стійкої галузі в умовах конкурентного ринку, так і запровадження екологічного і високо енергоефективного транспорту. Вважаємо, що цю стратегію можна реалізувати шляхом розширення можливостей транспорту в контексті мультимодальних вантажних і пасажирських перевезень. Застосування цієї стратегії – це можливість зменшити об'єми витрат на організацію логістики, а також підвищити конкурентоздатність транспортної послуги. Але виникає суттєва проблема: згідно з рейтингом Logistics Performance Index (LPI) (Індекс ефективності логістики) за 2020 рік Україна помітно відстає від країн-конкурентів у розвитку власної логістичної інфраструктури і посідає лише 66-те місце серед 160 країн і майже вдвічі поступається лідерів цього рейтингу Німеччині за інтегральною оцінкою 2,83 проти 4,2 [5]. Це відбувається тому, що українська транспортна система не гармонізована з європейською, що ускладнює процес інтеграції її в європейську. Також важливою проблемою є відмінність ширини залізничних колій в Україні та ЄС, а також поганий технічний стан магістральних доріг, які з'єднують Україну з європейськими сусідами. Ця проблема гальмує процеси інтероперабельності національного транспорту.

Однак переваги транспортного потенціалу України та її геополітичне розташування є вигідним для здійснення перевезень по Міжнародних транспортних коридорах, які проходять її територією. Україна входить до складу транстериторіальної зони і характеризується високим коефіцієнтом транзитності, за яким вона посідає перше місце в Європі з показником 3,75 (для порівняння – Польща посідає друге місце з коефіцієнтом 2,92).

Треба також розглянути проблему пропускну здатності залізничних шляхів та підготовки об'єктів інфраструктури до обслуговування перевезень на предмет забезпечення трудовими ресурсами для надання послуг. Особливо гостро проявляється ця проблема на окремих ділянках залізниці, що призводить до простоїв рухомих складів, втрати дорогоцінного часу, збоїв у роботі всіх ланок організації перевезень. Для вирішення цієї проблеми треба поступово позбуватись «вузьких місць» на проблемних ділянках шляхом розбудови нових транспортних розв'язок із використанням потенціалу інших транспортних мереж, вкладати кошти у поліпшення техніко-експлуатаційних можливостей об'єктів інфраструктури залізничного транспорту, проводити їх реконструкцію, модернізацію та оновлення функцій [6].

Особливої уваги для розвитку транспортних зовнішньоекономічних відносин заслуговує західний регіон України. У 1993 р. був створений перший у Східній Європі «Карпатський єврорегіон», до якого ввійшли прикордонні області, воєводства та округи Угорщини, Польщі, Румунії, України і Словаччини. Територія Карпатського єврорегіону становить 161 279 км², при чому Польща займає 11,5 %, Словаччина – 6,4 %, Румунія – 27,2 %, Угорщина – 18,4 % і Україна – 36,4 % від усієї площі. Регіон функціонує на основі Декларації про співпрацю спільнот, які проживають на території Карпатського регіону [7]. Для активізації транспортно-логістичних зв'язків єврорегіону виникає необхідність формування нових транспортних шляхів, проєктування та розбудова транспортних вузлів (хабів) з широкою номенклатурою послуг.

Створення хабів є необхідним етапом розвитку транспорту. Основними завданнями визначено: скорочення терміну подорожі пасажирів та надання їм комфортних умов, сукупність соціально-економічних відносин, пов'язаних із переміщенням пасажирів різними видами транспорту та трансферу, а також їх попутне обслуговування об'єктами соціальної інфраструктури для надання повного спектра послуг під час всієї подорожі [8].

Проектувати роботи над створенням транспортно-логістичних хабів на території України доцільно саме у місцях потужних транспортних вузлів, на перетині основних магістралей у транскордонному сполученні, що мають важливе економіко-політичне значення для країни. Ця стратегія повинна входити до проекту «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії в Україні (AASISTS)», що фінансується ЄС, користується підтримкою Міністерства інфраструктури України у розробці концепції первинного законодавства відповідно до Директиви ЄС 96/53 щодо комбінованого транспорту та в ухваленні закону про мультимодальні перевезення в Україні.

Під час проектування хабу необхідно орієнтуватись на провідну роль залізничного транспорту, до якого будуть прив'язані інші види транспорту. Можна розглянути приклад залізничного хабу в Німеччині, де по завершенню робіт був введений в експлуатацію повністю модернізований транспортний вузол Галле і головну роль у цьому транспортному зв'язку відведено залізниці.

Цей транспортний вузол став одним із ключових хабів Німеччини, оскільки через нього проходять Міжнародні транспортні коридори та головні транспортні артерії. Реконструкція проводилась без зупинки перевізного процесу, було прокладено 50 км шляху та більше 200 стрілочних переводів, а також було впроваджено дві системи мікропроцесорної централізації (МППЦ), встановлено шумозахисні екрани вздовж колій. Інфраструктура транспортного хабу повністю цифровізована, що значно полегшує організаційну роботу. У результаті запуску хабу на основі впровадження цифрових технологій підвищилась продуктивність транспортних показників в середньому на 35 % та збільшено швидкість поїздів майже у 4 рази [9].

Щодо пасажирського руху, з метою покращення якості надання пасажирських послуг, було модернізовано низку інфраструктурних об'єктів, зокрема приміщення пасажирського вокзалу в Лейбцигу. Сьогодні він має 23 діючі залізничні колії, дві з яких прокладені під землею для міських швидкісних поїздів (S-Bahn). Загальна площа вокзалу становить 83 640 м².

Для зручності пасажирів міністерством транспорту та цифрової інфраструктури Німеччини (BMVI) було запущено нову програму по забезпеченню посилення конкурентоздатності пасажирських послуг, метою якої визначено створення на залізничних станціях комфортного середовища для людей з обмеженими фізичними можливостями, включно з пристроями пандусів, ліфтами, оновленням інформаційних показників.



Рис. 1. Модернізований транспортний вузол Галле

На початку 2019 року Україна приєдналась до мережі TNT, що є важливим кроком назустріч зі сторони Європи. Це велика можливість для нашої країни у сфері розбудови нових напрямів транспортних шляхів, адже тепер транспортний коридор Європи має продовження територією України.

Ця подія може стати поштовхом для залучення інвестицій у розширення територій обслуговування транспортною галуззю. ЄС планує в найближчі десять років реалізувати 39 проєктів у транспортній сфері загальною вартістю 4,5 млрд євро [10].

Значна увага приділяється стратегії ЄС, що спрямована на проєкт розбудови на території Західної України транспортно-логістичного вузла (сухого хабу), який буде охоплювати основні наземні та повітряний види транспорту. Особливого підходу потребує питання впровадження пасажирського швидкісного руху до новоствореного транспортного центру для скорочення часу простою рухомого складу.

Для організації транспортних зв'язків основним правилом хабу повинна бути економія часу під час здійснення пересадки з одного виду транспорту на інший при максимальному забезпеченні комфортності для пасажирів. Це забезпечується логічним поєднанням всіх видів транспорту всередині країни, причому варто підв'язати до залізничного транспорту і міський транспорт. Отже, створюється потужний транспортно-логістичний комплекс [11].

З огляду на зручність та територіальну близькість європейських залізничних колій, є сенс формування прикордонного транспортного мультимодального вузла в Мукачеві. Цей варіант розглядався керівництвом АТ «Українська залізниця» ще у 2017 році, але з об'єктивних причин (коливання національної валюти, пандемії тощо) цей проєкт було відкладено. Цей хаб є важливим для виробничої діяльності транспортної інфраструктури країни: приведе до покращення самої функціональності об'єкта та полегшить адаптаційні заходи до змін, що викликані умовами роботи у сьогоденних умовах, особливо це стосується такого специфічного району, як Закарпатський регіон. Враховуючи всі регіональні транспортні переваги, а також соціально-економічну ситуацію в регіоні, відкриття хабу зможе забезпечити ефективну роботу задіяних видів транспорту, сприятиме новому розвитку транскордонних мультимодальних перевезень, зменшить відсоток безробітних за рахунок нових робочих місць, дозволить формувати нові під'їзні шляхи з обробкою на сортувальній станції вагонів із двоярусними платформами.

Пасажирські перевезення повинні відповідати вимогам потенційних споживачів щодо перевезень за прийнятною ціною політикою. За прикладом німецької організації пасажирських перевезень, важливо поєднати приміські та дальні перевезення в одному хабі з прив'язкою міської транспортної мережі. Це дасть змогу розвитку соціально орієнтованих перевезень, що неодмінно матиме позитивний ефект збільшення попиту на транспортні послуги з причини меншої втрати свого часу у дорозі.

Сьогодні пасажирська станція Мукачево належить до Ужгородської дирекції Львівської залізниці, господарство якої містить локомотивне депо, станцію колій та станцію сигналізації і зв'язку. На вантажній станції Мукачево проводять прийом та видачу повагонних відправок вантажів, дрібними відправками, а також видачу вантажу в універсальних контейнерах (маса брутто 20 та 24 т). За ініціативи «Укрзалізниці» на місці малозадіяного тупикового перевалочного пункту було збудовано залізничну платформу для відправлення пасажирських поїздів колією європейського стандарту до Угорщини, Словаччини та Румунії. З 2019 року запущено перехід, що з'єднує місцевий вокзал із комбінованою колією (1520 мм + 1435 мм), якою пасажирів отримали можливість мандрувати у країни Європи, такі як Угорщина, Словаччина та Румунія. Нова пасажирська платформа отримала назву «Мукачево-Західна». Незважаючи на протяжність переходу (500 м), пересадка пасажирів з одного поїзда в інший займає менше часу, ніж заміна колісних візків безпересадочних вагонів. Відбувся запуск рейкового автобуса Кошице-Мукачево, що курсує по колії 1435 мм і дозволяє не витрачати час під технічними операціями, а всі прикордонно-митні процедури здійснюються на станції.

Відкриття цього пасажирського переходу вважають початком створення на Закарпатті міжнародного транспортного хабу. Успішність цього проєкту стане запорукою продовження розширення території охоплення європейською колією до самого вокзалу [12]. Загалом територія, що відводиться під будівництво транспортно-логістичного вузла, дозволяє створити потужний універсальний транспортний комплекс,

який повинен містити у своїй структурі пасажирські та вантажні перевезення, складське господарство з контейнерною площадкою, зручні під'їзні шляхи, проходи по території відкритих площадок. Його основним завданням повинна стати оптимізація руху пасажирського та вантажного залізничного транспорту із використанням єдиного квитка для пасажирів та єдиного полісу для вантажних комерційних перевезень, а також логічне поєднання залізничного руху з автобусним та авіаційним транспортом з підв'язкою до міського транспорту. Це дозволить переглянути політику залізничної галузі з орієнтацією на зменшення вартості послуг або внесення правил надання пільг споживачам. Особливо важливим це буде під час проєктування та організації туристичних маршрутів. Сприятлива пільгова політика залізниць дасть змогу знизити вартість туристичної послуги, що дозволить підвищити попит на неї з боку потенційних споживачів.

Важливим моментом у роботі хабу є процес організації індивідуальних схем маршрутів з доставки вантажів та перевезення пасажирів. Запуск залізничного хабу для пасажирських перевезень є значно вигіднішим за автобусний з об'єктивних причин: він значно дешевший за автотранспорт та не передбачає тривалих черг на кордоні під час проходження митних процедур.

Проєкт перетворення станції Мукачево на сучасний універсальний хаб був відкладений керівництвом УЗ через «обережність і виваженість» менеджменту УЗ щодо можливих ризиків, що можуть виникати під час роботи над впровадженням. Для того щоб довести, що цей захід буде прибутковий, на початку запуску проєкту керівництво Закарпатської дирекції із мінімальним вкладенням коштів запустили рух для визначення рівня попиту на цей маршрут. Цей напрям і сьогодні користується популярністю.

Сьогодні на Європейському транспортному ринку відбувається еволюція організації вантажних перевезень, основна суть якої полягає у переході до організації ступеневих маршрутів з використанням гібридних моделей перевезень [13]. Цей підхід передбачає розширення можливостей роботи залізничних хабів за допомогою самоорганізації учасників логістичного ринку на основі інформаційних джерел про наявність вагонів під навантаження на декількох поряд розташованих станціях, що дозволяє організувати збір цих навантажених вагонів в один рухомий склад за допомогою цифровізованої системи інформації, для відправлення по спільному ступеневому маршруту на одну станцію призначення. Це дає змогу розширювати функціонування хабів з використанням передових європейських технологій.

Висновки. На основі виконаних вище досліджень можна зробити узагальнення.

1. Організація на Закарпатті універсального транспортного хабу та впровадження мультимодальних перевезень дозволить підвищити ефективність використання залізничного транспорту та отримати додаткові прибутки Укрзалізниці від збільшення залізничного туризму та розвитку міжнародних перевезень.

2. Ця технологія допоможе поєднувати переваги кожного виду транспорту та зробити перевезення більш привабливими та конкурентоспроможними. Мультимодальні системи допомагають розширити кількість зручних маршрутів та запропонувати користувачу індивідуальну послугу, яка врахує всі його вподобання.

Список використаних джерел

1. Розвиток транскордонного співробітництва : науково-аналіт. доповідь / НАН України. ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України»; наук. ред. В.С. Кравців. Львів, 2015. 52 с. Серія : Проблеми регіонального розвитку.
2. Соколова О. Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів. *Наукоємні технології*. 2014. № 1. С. 114–118.
3. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. Санкт-Петербург : Выбор, 2000. 416 с.
4. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах : учеб. пособ. / под ред. проф. Л. Б. Миротина. Москва : Юрист, 2002. 414 с.
5. Транзитний потенціал України. URL : <https://www.railinsider.com.ua/tranzytnyj-potenczial-ukrayiny-vykorystovuyetsya-tilky-na-25-30/>.
6. Інформація про українські залізниці. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html>.
7. Міжрегіональне співробітництво між Україною та Польщею. URL : <http://poland.old.mfa.gov.ua/ua/ukraine-pl/regions>.
8. Charkina T., Bobyl V., Martseniuk L., Matusevich O., Keršys A. Rail Passenger Hubs. Published in: *Proceedings of 23rd International Scientific Conference on Transport Means 2019*. 2019. Pt. II. S. 999–1003.

9. У Німеччині від реконструювали залізничний вузол у Галле – вартість робіт 800 млн євро. URL: <https://www.railinsider.com.ua/v-nimechchyni-vidrekonstruyuvaty-zaliznychnyj-vuzol-u-galle-vartist-robit-800-mln-yevro/>.
10. В Германии завершена реконструкция ключевого хаба железных дорог страны станции Галле. URL: <https://cfts.org.ua/news/2021/04/01>.
11. Чаркіна Т. Ю. Організація хабів як один із елементів розвитку туризму. *Туризм як стратегічний напрям розвитку залізничного підприємства* : монографія / О. М. Гненний, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна, О. В. Орловська, В. М. Проценко; за заг. ред. Л. В. Марценюк; Дніпров. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. Дніпро: Журфонд, 2020. 188 с.
12. У Мукачеві побудують новий транспортний хаб. URL : <https://uprom.info/news/other/infrastruktura/u-mukachevi-pobuduyut-velikiy-transportniy-hab>.
13. Проходченко А. Про ступеневі маршрути та гібридні моделі перевезень – український дебют та європейська практика. URL : <https://railexpoua.com/novyny/evoliutsiia-modeli-vantazhnykh-perevezen-iak-realnist-dlia-zaliznychnoi-systemy-ukrainy/>.

Надійшла до редакції 10.09.2021

References

1. Rozvytok transkordonnoho spivrobitnytstva [Development of cross-border cooperation] : naukovy-analit. dopovid' / NAN Ukrainy. DU «Instytut rehional'nykh doslidzhen' imeni M. I. Dolishn'oho NAN Ukrainy»; nauk. redaktor V. S. Kravtsiv. L'viv, 2015. 52 p. Seriya : Problemy rehional'noho rozvytku [in Ukr.].
2. Sokolova O. Ye. (2014) Kontseptual'ni zasady formuvannya mul'tymodal'noyi systemy perevezennya vantazhiv [Conceptual principles of formation of a multimodal system of cargo transportation]. *Naukovy zhurnaly tekhnolohiy*, no 1, pp. 114–118 [in Ukr.].
3. Limonov É. L. (2000) Vneshnetorgovyye operatsyi morskogo transporta i mul'tymodal'nyye perevozki [Conceptual principles of formation of a multimodal system of cargo transportation]. Saint-Petersburg : Vybor, 416 p. [in Ukr.].
4. Logistika: upravleniye v gruzovykh transportno-logisticheskikh sistemakh : ucheb. posob. / pod red. prof. L. B. Mirotina. Moscow : Yurist, 2002. 414 p. [in Russ.].
5. Tranzytyny potentsial Ukrainy [Transit potential of Ukraine]. URL : <https://www.railinsider.com.ua/tranzytyny-potencial-ukrainy-vykorystovuyetsya-tilky-na-25-30/> [in Ukr.].
6. Informatsiya pro ukraïns'ki zaliznytsi [Information about Ukrainian railways]. URL : <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukraïnski-zaliznici.html> [in Ukr.].
7. Mizhrehional'ne spivrobitnytstvo mizh Ukrainoyu ta Pol'shcheyu [Interregional cooperation between Ukraine and Poland]. URL: <http://poland.old.mfa.gov.ua/ua/ukraine-pl/regions> [in Ukr.].
8. Charkina T., Bobyl V., Martseniuk L., Matusevich O., Keršys A. (2019) Rail Passenger Hubs. Published in: *Proceedings of 23rd International Scientific Conference on Transport Means 2019*, pt. II, pp. 999–1003 [in Ukr.].
9. U Nimechchyni vid rekonstruyuvaty zaliznychnyy vuzol u Halle – vartist' robit 800 mln yevro [Interregional cooperation between Ukraine and Poland]. URL: <https://www.railinsider.com.ua/v-nimechchyni-vidrekonstruyuvaty-zaliznychnyj-vuzol-u-galle-vartist-robit-800-mln-yevro/> [in Ukr.].
10. V Germanii zavershena rekonstruktsiya klyuchevogo khaba zheleznykh dorog strany stantsyi Galle [In Germany, the reconstruction of the key railway hub of the country's Galle station has been completed]. URL: <https://cfts.org.ua/news/2021/04/01> [in Russ.].
11. Charkina T. Yu. (2020) Orhanizatsiya khabiv yak odyn iz elementiv rozvytku turizmu. Turizm yak stra-tehichnyy napryam rozvytku zaliznychnoh pidpryemstva [Organization of hubs as one of the elements of tourism development. Tourism as a strategic direction of development of the railway enterprise] : monohrafiya / O. M. Hnenyy, L. V. Martsenyuk, T. Yu. Charkina, O. V. Orlovs'ka, V. M. Protsenko; za zah. red. L. V. Martsenyuk; Dniprov. nats. un-t zalizn. transp. im. akad. V. Lazaryana. Dnipro: Zhurfond. 188 p. [in Ukr.].
12. U Mukachevi pobuduyut' novyy transportnyy khab [A new transport hub will be built in Mukachevo]. URL: <https://uprom.info/news/other/infrastruktura/u-mukachevi-pobuduyut-velikiy-transportniy-hab> [in Ukr.].
13. Prokhodchenko A. Pro stupenevi marshruty ta hibrydni modeli perevezen' – ukraïns'kyy debyt ta yevropeys'ka praktyka [About stage routes and hybrid models of transportations - the Ukrainian debut and the European practice]. URL: <https://railexpoua.com/novyny/evoliutsiia-modeli-vantazhnykh-perevezen-iak-realnist-dlia-zaliznychnoi-systemy-ukrainy/> [in Ukr.].

ABSTRACT

Tetyana Charkina, Oleksandra Orlovska, Kateryna Konyushok. Development of multimodal transportation in the cross-border communication between Ukraine and Europe. Modern conditions for the development of the national economy are characterized by the intensification of Ukraine's foreign economic relations with European countries, strengthening mutual understanding between our countries in the business sphere. The European direction, the policy of which is aimed at expanding the capabilities of the Ukrainian transport system in foreign economic activity, needs special consideration. The issues of the current state of multimodal transport in Ukraine in cross-border

communication between Ukraine and EU countries are considered. Attention is paid to infrastructure objects as participants in the implementation of multimodal connections.

It is characterized by multimodal transportation as one of the ways to organize the delivery of passengers and goods «door to door» to the destination in a much shorter time on the road. They are one of the most promising ways to develop transportation, which allows you to deliver passengers and goods with optimal use of the opportunities involved in the scheme of transport.

The essence and necessity of development of transport hubs on the territory of Ukraine as points of cargo handling and storage are revealed. Recommendations for improving the functioning of the multimodal scheme in cross-border communication are given, priorities in foreign economic cooperation are identified.

The purpose of the article is to prove the feasibility of introducing mixed multimodal transportation in cross-border traffic between Ukraine and EU countries on the main formation of the transport and logistics hub (HUB) in the Transcarpathian region.

Conclusions. The result of the study is to prove the need to optimize the operation of passenger and freight rail transport in the western region on the basis of the formation of transport and logistics hub at the station Mukachevo. Improved approaches to providing transport services using the latest digital technologies are proposed.

Keywords: *multimodal transportation, Hubs, passenger transportation, international transportation, rail transport, tourist transportation, freight transportation.*

УДК 114:[656.2:338.48]

DOI: 10.31733/2078-3566-2021-3-325-331



Вячеслав ЗАДОЯ[©]

кандидат економічних наук, доцент
(Дніпровський національний університет
залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна)

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ПАНДЕМІЇ

Автор зазначає, що в умовах світової пандемії глобальні обмеження мобільності призвели до глибокої кризи міжнародного та внутрішнього туризму. Постраждали пов'язані з туризмом сектори економіки – транспорт, готельний, ресторанний бізнес, сфера обслуговування тощо. Уряди країн намагаються знайти шляхи компенсації втрат доходів, які необхідні для фінансування державних послуг, зокрема в соціальній сфері та захисті навколишнього середовища, а також ужити заходів щодо дотримання термінів погашення боргових зобов'язань. Прогнозування подальшого розвитку туризму в умовах пандемії є одним із важливих завдань маркетологів та аналітиків усього світу.

Світова пандемія вплинула на весь туристичний бізнес – роботу операторів, авіакомпаній, мереж готелів, цифрові платформи бронювання, рекламу у ЗМІ, унаслідок чого можна впевнено прогнозувати глобальне скорочення туристичного бізнесу в майбутньому.

Ключові слова: *туристичний бізнес, міжнародний туризм, стратегія планування, світова пандемія.*

Постановка проблеми. Світ неодноразово зазнавав різноманітних глобальних карантинних заходів унаслідок масових захворювань населення, але ситуація, що склалася на сучасному етапі, не схожа на ті, з якими людство вже стикалося.

Туристичний бізнес є однією з галузей економіки, що залежить від різноманітних санітарних обмежень. Природа туризму така, що він одночасно є і розповсюджувачем хвороби, і відчуває її вплив на всіх етапах свого виробничого циклу. Зрозуміло, що карантин, глобальні обмеження мобільності та ізоляція регіонів призвели до глибокої кризи міжнародного та внутрішнього туризму.

Крім того, постраждали пов'язані з туризмом сектори економіки – транспорт, готельний, ресторанний бізнес, сфера обслуговування та ін. Уряди країн намагаються

© В. Задоя, 2021

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-9408-4978>

kafedraem@ukr.net