

УДК 656.07

## УПРАВЛІННЯ ПРОЕКТАМИ У ГАЛУЗІ МІЖНАРОДНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Шворнікова Г.М., Сорока С.І.

### PROJECT MANAGEMENT IN THE FIELD OF INTERNATIONAL RAIL TRANSPORT

Shvornikova H., Soroka S.

*У статті розглянуто питання, пов'язані із сферою проектного менеджменту у галузі залізничних перевезень. Зокрема, розглянуто методи та моделі управління проектами при організації перевезень вантажів залізничним транспортом у міжнародному сполученні. У роботі зазначено, що при управлінні проектами міжнародних залізничних перевезень слід використовувати класичні інструменти теорії управління проектами. Також у статті проаналізовано існуючі моделі та методи управління проектами при перевезенні вантажів міжнародними транспортними коридорами. Розглянуто модель державно-приватного партнерства (ДПП) та досвід її використання у країнах Європи, визначено роль якості транспортних послуг в управлінні проектами, визначено позитивні та негативні аспекти.*

**Ключові слова:** управління проектами, міжнародні перевезення, залізничний транспорт, державно-приватне партнерство, якість, ризик.

**Вступ.** Поняття «проект» і «управління проектом» в сучасній економічній ситуації тісно пов'язані з необхідністю управління змінами. Управління проектами в наш час є невід'ємною частиною діяльності багатьох підприємств у різних галузях. Реалізація проектів входить до складу діяльності будь-якої організації.

Методологія управління проектами застосовується у всіх сферах цілеспрямованої і проектно-орієнтованої діяльності. Застосування методів управління проектами дає можливість найбільш точно формулювати цілі інвестицій і планувати інвестиційну діяльність, враховувати можливі ризики, які можуть виникнути в ході реалізації проекту, здійснювати оптимізацію наявних ресурсів, здійснювати контроль за виконанням наміченого плану, проводити аналіз поточних показників і вчасно коригувати хід робіт, накопичувати досвід в сфері реалізації проектів і використовувати його в подальшій діяльності [1, 2].

**Постановка проблеми.** Залізничний транспорт виступає однією з найважливіших галузей економіки, що відіграє ключову роль в забезпеченні транспортних потреб населення і підприємств.

Метою інвестицій в залізничне господарство є забезпечення прав громадян на свободу пересування, а також створення умов і можливостей для вільного пересування товарів і послуг на основі формування мережі залізничниць. Доставка вантажів повинна забезпечувати задоволення потреб населення, підприємств і держави максимально швидкому, дешевому і безпечному переміщенні людей, вантажів, послуг і доставки їх в цілісному та якісному стані до потрібного місця [3].

Підприємства залізничного транспорту досить активно звертаються до проектного менеджменту, що обумовлено об'єктивними процесами, які відбуваються в цій галузі. А саме, процесами реформування і інноваційних перетворень за допомогою реалізації різного роду проектів.

Так, метою стратегічного плану розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року є визначення варіантів стратегій зміни бізнес-моделі українських залізниць, враховуючи необхідність залучення суттєвих інвестицій у відновлення інфраструктури і рухомого складу, а також інтеграції української залізниці з залізничними системами Європейського Союзу. Крім того, до основних аспектів можна віднести формування умов для транспортного забезпечення соціально-економічного розвитку, зростання мобільності населення та оптимізації руху товарів, зміцнення економічного суверенітету, національної безпеки і обороноздатності країни, зниження сукупних транспортних витрат економіки, підвищення конкурентоспроможності національної економіки на основі інноваційного розвитку залізничного транспорту, гармонійно пов'язаного з розвитком інших галузей економіки, видів транспорту і регіонів країни [4].

Залізничний транспорт повинен стати одним з лідерів в області впровадження інноваційної техніки і технологій, забезпечити кластерний розвиток транспортного машинобудування та інших взаємопов'язаних галузей економіки. Залізниці покликані стати привабливою сферою вкладення приватних інвестицій, в тому числі у будівництво залізничних ліній,

розвиток перевізної, експедиторсько-логістичної діяльності, оперування рухомим складом і розвиток сервісного обслуговування. Все це допоможе вийти на новий рівень зовнішньоекономічних відносин.

При здійсненні зовнішньоекономічної діяльності перед підприємствами постає необхідність виконання цілого комплексу складних та специфічних транспортних операцій, пов'язаних з переміщенням великої кількості різноманітних товарів на великі відстані від об'єктів виробництва до місць споживання.

Головним завданням системи управління міжнародними транспортними операціями підприємства є підвищення ефективності її функціонування за рахунок подальшої оптимізації її структури, широкого застосування сучасних організаційних форм і технологій, удосконалення правових норм і підвищення ролі керівних органів системи, які повніше відповідатимуть вимогам ринку послуг.

Усі зазначені стратегічні орієнтири планується досягти за допомогою багатоетапних процесів модернізації підприємств залізничної сфери.

Головним аспектом інвестиційного залізничного проекту є аспект часу. Життєвий цикл інвестиційного залізничного транспортного проекту, як і будь-якого інвестиційного проекту, включає в себе передінвестиційну, інвестиційну, експлуатаційну фази, а також основні ознаки проекту.

Таким чином, для транспортного забезпечення проектів міжнародного перевезення вантажів, що реалізуються у галузі залізничних послуг, слід використовувати класичні інструменти теорії управління проектами. При створенні різних видів проектів транспортного забезпечення, використовуючи елементи управління проектами, слід дотримуватися таких етапів як формулювання ідеї проекту, постановка цілей і задач, поетапна їх реалізація та створення продукту проекту (транспортної послуги). Надання якісних транспортних послуг при перевезенні вантажів як реалізація продукту проекту є динамічним процесом, що відбувається за умов невизначеності (впливу внутрішніх та зовнішніх факторів), має обмеження у часі та характеризується наявними ресурсами і особливостями експлуатації продукту проекту [5, 6].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання управління інвестиційними проектами досить широко розглядаються у вітчизняній та зарубіжній літературі. Зокрема, проблемні аспекти управління проектами розглядаються у роботах Т.А. Воркута, В.А. Рача, І.В. Чумаченка, В.Ю. Креймера, Д.С. Montgomery та ін.

Слід зазначити, що аспекти управління проектами транспортного забезпечення міжнародних вантажних перевезень на даному етапі ще не мають достатньо комплексного наукового обґрунтування.

Таким чином, питання управління проектами перевезень вантажів по міжнародних транспортних коридорах (МТК) потребують подальшого системного вивчення. Незважаючи на широкий спектр проведених досліджень, проблема оцінки окремих

видів проектів перевезення вантажів у міжнародному сполученні має ряд невирішених питань, а ефективна методика для оцінювання таких проектів відсутня.

**Мета статті.** З урахуванням вищенаведеного, метою статті є аналіз підходів, моделей та методів управління проектами при виконанні вантажних перевезень у міжнародному сполученні залізничним транспортом.

**Результати досліджень.** Транспортна система в цілому і ряд її ключових сегментів, таких як інфраструктура залізничного транспорту, відчувають гострий дефіцит коштів. Реальний рівень інвестицій в інфраструктуру галузі становить не більше 1,5% ВВП.

Мінімалізм бюджетної політики між обмеженими можливостями держави в умовах кризи та зростаючими потребами суспільства у високоякісних транспортних послугах є поводом для вдосконалення організації управління розвитком транспортної інфраструктури, в тому числі шляхом адаптації інструментів корпоративного менеджменту, досвіду і можливостей приватних компаній з управління транспортними інфраструктурними проектами. Очевидно, що тільки за рахунок державних фінансових ресурсів повністю вирішити інфраструктурні проблеми не можливо.

Досвід реалізації проектів розвитку залізничної інфраструктури в Європі свідчить про те, що бюджетні кошти в середньому складають більше половини всіх витрат проекту (табл. ); жодна з існуючих залізничних магістралей не побудована виключно за рахунок коштів приватних інвесторів [7, 8].

Таблиця

**Державне фінансування закордонних залізничних проектів**

Країна	Проект	Доля фінансування, %
Іспанія	Perp.-Figueres	57
Франція	LGV SEA HSR	68
Індія	Delhi ARL	50
Австралія	Adel.-Darwin	57
Австралія	Sydney ARL	80
Тайвань	Taiwan HSR	84

Незважаючи на те, що приватний бізнес відіграє значну роль в інфраструктурних проектах, практика показує, що успішна участь приватного сектора в цих проектах передбачає розробку і впровадження зрозумілих проектних організаційних і фінансових схем. У зв'язку з цим має місце той факт, що, незважаючи на накопичений за кордоном досвід в питаннях реалізації великих інвестиційних проектів, єдиного підходу до визначення поняття державно-приватного партнерства (ДПП) все ще не склалося.

Серед основних переваг державно-приватного партнерства можна виділити можливість отримання синергетичного ефекту, вираженого у збільшенні продуктивності праці, правильному розподілі завдань і ризиків, дотриманні принципу життєвого

циклу, підвищення якості, економічності, результативності та ефективності наданих послуг за рахунок реалізації можливостей держави (поліпшення механізмів стимулювання і підтримки) і приватного бізнесу (новітні технології та інновації) [8, 9].

Але є й недоліки цієї моделі. Основною проблемою інвестиційного співробітництва в сфері розвитку інфраструктури є питання можливого розподілу витрат і ризиків між учасниками.

Зокрема, транспортні інфраструктурні проекти в рамках моделі ДПП зазвичай пов'язані з цілою низкою різних ризиків. Деякі ризики специфічні і характерні тільки для інфраструктурних проектів на залізничному транспорті.

Комплексні ризики обумовлені унікальністю транспортних інфраструктурних проектів, а отже, тривалістю періоду проектування, що викликає труднощі в оцінці витрат на реалізацію проекту, неможливість досягнення запланованих соціальних і економічних ефектів в контрактні терміни і в рамках відведених бюджетів часто через навмисних «стратегічних спотворень» або помилок, неоптимального розподілу ризиків, прав і обов'язків по концесійному угодою, завищених очікувань держави і приватних інвесторів (згідно зі статистикою різниця між планованим і реальним пасажиропотоком становить від 25 до 85% [18]) та ін.

Однією з особливостей управління інфраструктурними проектами є те, що з метою підвищення ефективності управління та фінансової прийнятності проект зазвичай ділиться на кілька субпроектів (наприклад планування, проектування, будівництво, експлуатація). Але транспортна інфраструктура являє собою мережу, яка використовується для здійснення перевезень, причому кожному її елементу притаманні свої характеристики, і приватні інвестори повинні бути впевнені, що всі необхідні для старту або реалізації проекту роботи та заходи будуть своєчасно профінансовані і проведені або їх втрати будуть компенсовані в повному розмірі.

Тому ДПП модель управління проектами у галузі залізничних міжнародних перевезень не є цілком прийнятною.

У великій кількості дослідницьких робіт досить детально вивчено питання щодо використання залучених інвестиційних ресурсів до формування та розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК) в Україні. У деяких роботах проведено економічну оцінку ефективності інвестицій у розвиток МТК, що проходять територією України. Інвестиційне оцінювання ефективності створення та функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів можна проводити за показниками суспільної, галузевої, бюджетної ефективності та за окремими проектами [9].

Однак слід зазначити, що проблеми управління проектами організації вантажних перевезень міжнародними транспортними коридорами до цього часу ще були не досить комплексно та детально проаналізовані з наукової точки зору. Також проблемним є аспект якості надання транспортних послуг у лан-

цюзі доставки вантажів за маршрутами міжнародних транспортних коридорів.

Підвищення якості надання транспортних послуг у проектах перевезень має базуватися на взаємодії трьох основних складових: управління проектами перевезення, технології та розвитку інфраструктури (рис.).

На сьогоднішній день майже не існує методів та моделей узагальненої оцінки великого комплексу факторів, що впливають на ефективність доставки вантажів, а саме швидкості транспортного засобу, рівня сервісу, безпеки, терміну доставки, відстані перевезення, вартості вантажу та ін.

Процес оцінки рівня якості транспортних послуг, що надаються споживачеві, є складним і трудомістким. Причиною цього є відсутність чітких критеріїв вимірювання та неможливість використання кількісних методів визначення рівня якості послуг, а також із суб'єктивністю очікування й сприйняття надаваних послуг у мережі МТК [10, 11].

Слід зазначити, що з підвищенням вимог до якості доставки вантажів у міжнародному сполученні у відправників постає питання, чи вчасно та надійно буде доставлено вантаж до вантажоодержувача. Саме тому визначення рівня якості обслуговування клієнтів транспорту на мережі МТК, передусім, має значення для перевізників. Тільки при існуванні потрібних умов перевізники вантажу обирають для перевезення маршрут, що проходить конкретним транспортним коридором.

Складність побудови математичних залежностей щодо оцінки якості транспортних послуг у проектах перевезень викликана наявністю великої кількості факторів впливу. Це говорить про те, що використання при управлінні проектами залізничних міжнародних перевезень моделей, які враховують якість наданих послуг, вимагає подальшого дослідження та вдосконалення.

Враховуючи важливу роль розвитку МТК у налагодженні міжнародних транспортних зв'язків України з країнами Європи та Азії і організації транзитних перевезень вантажів через свою територію, питанню вдосконалення функціонування транспортних коридорів та впровадження їх до транспортної мережі закордонних країн приділяється значна увага з боку Українського Уряду та Міністерства інфраструктури України.

Важливе значення для створення міжнародних транспортних коридорів має виконання досліджень з питань прогнозування обсягів вантажних перевезень, формування інфраструктури транспорту та ухвалення рішень щодо її вдосконалення, включаючи організацію функціонування міжнародного сполучення, розвиток різних видів транспорту, підвищення транзитного потенціалу та ефективності його використання та ін.

Для дослідження інтенсивності вантажоперевезення вченими запропоновано метод, що полягає у використанні статистичних даних щодо обсягів перевезення вантажів для їх прогнозування шляхом застосування математичного моделювання та різних методів.

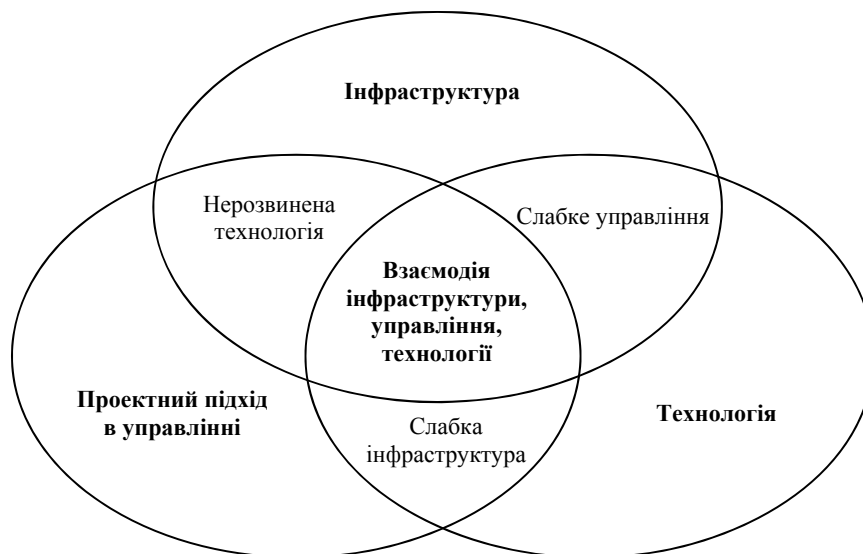


Рис. Взаємодія складових якості транспортних послуг у проектах перевезень вантажів

У вітчизняній та зарубіжній практиці зазвичай застосовуються, евристичні методи визначення перспективних обсягів у проектах перевезень вантажів, які засновані на використанні експертних оцінок. Це зумовлено низькою забезпеченістю необхідною інформацією та її недостатньою деталізацією [9].

В теперішній час для визначення фактичних обсягів перевезень та інтенсивності руху по ділянках застосовується надзвичайно дорогий натурний облік. Тому буде доцільно використовувати методи статистики і математичного моделювання для розрахунку фактичних обсягів перевезень вантажів міжнародними транспортними коридорами.

**Висновки.** На даному етапі було створено багату кількість різних моделей управління проектами та програмами у сфері міжнародних вантажних залізничних перевезень. Але ці моделі, створені на різних підходах в управлінні проектами, зорієнтовані на вирішення окремих проектів транспортної галузі і не націлені на вирішення задачі управління якістю транспортних послуг у проектах перевезення по маршрутах МТК. Тому очевидною є необхідність продовження розробки теоретичних підходів, моделей та методів оцінки якості надання транспортних послуг у проектах перевезення вантажів у міжнародному сполученні.

#### Література

1. Тимошинова, И. Л. Разработка и управление проектом по обновлению внеоборотных активов транспортной компании // Молодежь и наука: сборник материалов IX Всероссийской научно-технической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых с международным участием, посвященной 385-летию со дня основания г. Красноярска [Электронный ресурс]. — Красноярск: Сибирский федеральный ун-т, 2013. — Режим доступа: <http://conf.sfu-kras.ru/sites/mn2013/section013.html>, свободный.
2. Кук С. Хелен. Управление проектами / С. Хелен Кук, Карен Тейт; [пер. с англ. М.С. Павловой]. — М.: Поколение, 2007. — 432 с.
3. Крылов Э.И. Особенности реализации инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте / Э.И. Крылов, В.А. Варфоломеева // Электронный научный журнал «Исследовано в России» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://zhurnal.ape.relarn.ru/articles/2007/113.pdf>
4. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174%2010%D1%80>
5. Лебідь В.В. Основні принципи реалізації проектів перевезення у міжнародному сполученні / В.В. Лебідь // Тези XIII Міжнародної конф. «РМ Київ'16», Київ, 13-14.05.2016 р. «Управління проектами в розвитку суспільства» на тему «Проекти в умовах глобальних загроз, ризиків і викликів». — К.: КНУБА, 2016 — С. 142-143.
6. Рудковский И.Ф. Решение задач логистического менеджмента на основе проектно-ориентированного управления / И.Ф. Рудковский // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета [Электронный ресурс]. - Санкт-Петербург, 2013. - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/reshenie-zadach-logisticheskogo-menedzhmenta-na-osnove-proektno-orientirovannogo-upravleniya-1>
7. Coats J. Book review: Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition by Flyvbjerg B., Bruzelius N., Rothengatter W. Cambridge, UK, 2003, 207 p. URL: [http://josephcoates.com/pdf\\_files/268\\_Megaprojects\\_and\\_Risk.pdf](http://josephcoates.com/pdf_files/268_Megaprojects_and_Risk.pdf).
8. Малицкая Е.А. Организационно-экономический механизм управления инфраструктурными проектами (на примере железнодорожного транспорта) / Е.А. Малицкая // Стратегия развития экономики. — 40(181). — 2012. — С. 37-49
9. Федорчук В.В. Аналіз числових методів пошуку оптимальних рішень для оцінки функціонування транспортних комплексів / В.В. Федорчук // Збірка тез доповідей LXVII наук.-практ. конф. науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів НТУ / М-во освіти і науки України, національний транспортний університет. — К.: НТУ, 2010 — С. 186.
10. Лебідь В.В. Підходи до прийняття оптимального рішення щодо вибору проекту перевезення вантажів /

В.В. Лебідь, Н.Т. Кунда // Сучасні інформаційні та інноваційні технології на транспорті (MINTT – 2016) [Збірник матеріалів VIII Міжнар. наук.-практ. конференції (24-26 травня 2016 р., м. Херсон)] : Херсонська державна морська академія, 2016. – С.25-28.

11. ISO 9001:2008 Quality management systems – Requirements. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.iso.org/iso/ru/catalogue\\_detailscsnumber=46486](http://www.iso.org/iso/ru/catalogue_detailscsnumber=46486)

### References

1. Timoshinova, I. L. Razrabotka i upravlenie proektom po obnovleniju vneoborotnyh aktivov transportnoj kompanii // Molodezh i nauka: sbornik materialov IX Vserossijskoj nauchno-tehnicheskoy konferencii studentov, aspirantov i molodyh uchenykh s mezhdunarodnym uchastiem, posvjashhennoj 385-letiju so dnja osnovanija g. Krasnojarska [Elektronnyj resurs]. — Krasnojarsk: Sibirskij federalnyj un-t, 2013. - Rezhim dostupa: <http://conf.sfu-kras.ru/sites/mn2013/section013.html>, svobodnyj.
2. Kuk S. Helen. Upravlenie proektami / S. Helen Kuk, Karen Tejt; [per. s angl. M.S. Pavlovoj]. – M.: Pokolenie, 2007. – 432 s.
3. Krylov Je.I. Osobennosti realizacii investicionnyh proektov na zheleznodorozhnom transporte / Je.I. Krylov, V.A. Varfolomeeva // Jelektronnyj nauchnyj zhurnal «Isledovano v Rossii» [Elektronnyj resurs]. - Rezhim dostupa: <http://zhurnal.ape.relarn.ru/articles/2007/113.pdf>
4. Pro skhvalennia Transportnoi strategii Ukrainy na period do 2020 roku: rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 20 zhovtnia 2010 roku № 2174 [Elektronnyj resurs]. — Rezhym dostupu: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174%2010%D1%80>
5. Lebid V.V. Osnovni pryntsypy realizatsii proektiv perevezennia u mizhnarodnomu spoluchenni / V.V. Lebid // Tezy XIII Mizhnarodnoi konf. «PM Kiev16», Kyiv, 13-14.05.2016 r. «Upravlinnia proektamy v rozvytku suspilstva» na temu «Proekty v umovakh hlobalnykh zahroz, ryzykiv i vyklykiv». – K.: KNUBA, 2016 – S. 142-143.
6. Rudkovskij I.F. Reshenie zadach logisticheskogo menezhmenta na osnove proektno-orientirovannogo upravlenija / I.F. Rudkovskij // Izvestija Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo jekonomicheskogo universiteta [Elektronnyj resurs]. - Sankt-Peterburg, 2013. - Rezhim dostupa: <https://cyberleninka.ru/article/n/reshenie-zadach-logisticheskogo-menezhmenta-na-osnove-proektno-orientirovannogo-upravleniya-1>
7. Coats J. Book review: Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition by Flyvbjerg B., Bruzelius N., Rothengatter W. Cambridge, UK, 2003, 207 p. URL: [http://josephcoates.com/pdf\\_files/268\\_Megaprojects\\_and\\_Risk.pdf](http://josephcoates.com/pdf_files/268_Megaprojects_and_Risk.pdf).
8. Malickaja E.A. Organizacionno-jekonomicheskij mehanizm upravlenija infrastrukturnymi proektami (na primere zheleznodorozhnogo transporta) / E.A. Malic-kaja // Strategija razvitija jekonomiki. – 40(181). – 2012. – S. 37-49
9. Fedorchuk V.V. Analiz chyslovykh metodiv poshuku optimalnykh rishen dla otsinky funkcionuvannia transportnykh kompleksiv / V.V. Fedorchuk // Zbirka tez dopovidei LXVII nauk.-prakt. konf. naukovopedagogichnykh pratsivnykiv, aspirantiv, studentiv ta struktornykh pidrozdiliv NTU / M-vo osvity i nauky Ukrainy, natsionalnyi transportnyi universytet. – K.: NTU, 2010 – S. 186.
10. Lebid V.V. Pidkhydy do pryiniattia optimalnogo rishennia shchodo vyboru proektu perevezennia vantazhiv / V.V. Lebid, N.T. Kunda // Suchasni informatsiini ta innovatsiini tekhnolohii na transporti (MINTT – 2016) [Zbirka materialiv VIII Mizhnar. nauk.-prakt. konfere-ntsii

(24-26 travnia 2016 r., m. Kherson)] : Khersonska derzhavna morskak akademii, 2016. – S.25-28.

11. ISO 9001:2008 Quality management systems – Requirements. - [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: [www.iso.org/iso/ru/catalogue\\_detailscsnumber=46486](http://www.iso.org/iso/ru/catalogue_detailscsnumber=46486)

### Шворникова А.М., Сорока С.И. Управление проектами в области международных железнодорожных перевозок.

*В статье рассмотрены вопросы, связанные со сферой проектного менеджмента в области железнодорожных перевозок. В частности, рассмотрены методы и модели управления проектами при организации перевозок грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении. В работе отмечено, что при управлении проектами международных железнодорожных перевозок следует использовать классические инструменты теории управления проектами. Также в статье проанализированы существующие модели и методы управления проектами при перевозке грузов международными транспортными коридорами. Рассмотрена модель государственно-частного партнерства (ГЧП) и опыт ее использования в странах Европы, определена роль качества транспортных услуг в управлении проектами, определены положительные и отрицательные аспекты.*

**Ключевые слова:** управление проектами, международные перевозки, железнодорожный транспорт, государственно-частное партнерство, качество, риск.

### Shvornikova H., Soroka S. Project management in the field of international rail transport.

*The article deals with issues related to the scope of project management in the field of rail transport. In particular, the methods and models of project management in organizing the carriage of goods by rail in international traffic are considered. It is noted in the work that when managing international railway transportation projects one should use classical tools of the theory of project management. The article also analyzes the existing models and methods of project management in the carriage of goods along the routes of international transport corridors. The model of public-private partnership and the experience of its use in European countries are considered, the role of transport service quality in project management is defined, and positive and negative aspects are identified. The model of interaction of the main components of the quality of transport services in the projects of cargo transportation is considered. In addition, the issues of the degree of risk impact on the effectiveness of international rail transport projects were considered. It was determined that the models created on the basis of various approaches in project management, focused on solving individual projects of the transport industry and are not aimed at solving the problem of managing the quality of transport services in projects of transportation along the routes of international transport corridors.*

**Keywords:** project management, international transportation, railway transport, public-private partnership, quality, risk.

**Шворнікова Г.М.** – к.т.н., доцент, доцент кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля, e-mail: [shvorni@gmail.com](mailto:shvorni@gmail.com)

**Сорока С.І.** – к.т.н., доцент, доцент кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля.

Рецензент: д.т.н., проф. **Чернецька-Білецька Н.Б.**

Стаття подана 10.04.2019.