

DOI: [10.32702/2307-2105-2019.2.4](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.2.4)

УДК 338.48:656.2(043.5)

*В. О. Мельник,*  
*перший заступник директора департаменту управління рухом, АТ «Укрзалізниця»*  
*Л. В. Марценюк,*  
*доктор економічних наук, доцент кафедри економіки та менеджменту Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*  
*М. І. Міщенко,*  
*доктор економічних наук, професор кафедри економіки та менеджменту Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*  
*О. П. Власова,*  
*кандидат філософських наук, доцент кафедри філософії та соціології Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*

## **РОЗРОБКА НАУКОВО-МЕТОДИЧНОГО ПІДХОДУ ДО ПЛАНУВАННЯ ПРОЦЕСІВ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЦЬ**

*Vitalii Melnyk*  
*first deputy director of the department of traffic management, JSC «Ukrzaliznytsya»*  
*Larysa Martseniuk*  
*Doctor of Economical Sciences,*  
*Associate Professor of Economical Sciences Department of Economics and Management Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan*  
*Maksym Myshchenko*  
*Doctor of Economical Sciences,*  
*Professor of Economical Sciences Department of Economics and Management Dnipropetrovsk national university of railway transport named after academician V. Lazaryan*  
*Olha Vlasova*  
*Associate Professor of Philosophy, Department of Philosophy and Sociology Dnipropetrovsk national university of railway transport named after academician V. Lazaryan*

## **DEVELOPMENT OF SCIENTIFIC AND METHODOLOGICAL APPROACH TO PROCESS PLANNING INNOVATION DEVELOPMENT OF RAILWAYS**

*Автори статті поставили собі за мету знайти напрямки підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень в Україні. Для цього розроблено науково-методичний підхід до планування процесів інноваційного розвитку залізниць, який передбачає розподіл витрат та вигід між державними та приватними суб'єктами господарювання, які організовуватимуть туристичні перевезення залізничним транспортом. Для вирішення поставленого завдання в статті використано методи наукової абстракції, дедукції, логічної формалізації, системного аналізу.*

*Реалізація даного методичного підходу дозволить керівництву ПАТ «Українська залізниця» продавати надлишковий рухомий склад після його капітально-відновлювального ремонту туристичним компаніям та агентам для організації залізничного туризму та отримання додаткового прибутку за рахунок надання комплексу послуг при експлуатації туристичних поїздів.*

*The article is devoted to the substantiation of theoretical and methodological postulates of innovative development of passenger companies through the organization of railway tourism in modern economic conditions, which are formed under constant influence of internal and external factors.*

*The concept of innovative development of a passenger company was developed. It allows to establish the regularities of innovative management processes under conditions of dynamically changing exogenous and endogenous environment. The mechanism of innovative development of passenger companies was created. The essence of it is the systematic combination of socio-economic, motivational, organizational, legal and other processes of management.*

*The scientific and methodical approach to optimization of the processes of innovative development of passenger companies was developed. It is based on the use of description, explanation, forecasting of the choice between two or more fragmentary values using the empirical analysis of discrete optimal planning for the determination of alternative efficient routes. This provides the maximum of the criterion of net present value with established requirement system for the activities of tour operators, which significantly influences innovation as a creative factor for the development of passenger companies.*

*The authors form the theoretical and methodological foundations of innovative development of the companies, which are based on selectively chosen theories of representatives of economic schools on specific methods and techniques of scientific and empirical knowledge that form the necessary component of innovation activity.*

*Improved terminology, namely:*

*– «sphere of railway tourism» – a set of socio-economic relations associated with the movement of tourists with an individual or socially necessary purpose to provide them with special passenger wagons the necessary service during a trip to the wide and narrow circles of Ukraine, which, unlike existing, takes into account the full range of tourist accommodation services in hotels, catering in cafes and restaurants, excursions and other types of transfer.*

**Ключові слова:** *інновації; розвиток; інноваційний розвиток; пасажирські компанії; залізничний туризм; управління.*

**Key words:** *innovation; development; innovative development; passenger companies; railway tourism; management.*

**Вступ.** На сьогодні структурні перетворення в українській економіці мають великий вплив на діяльність залізничних компаній, суттєво змінюючи механізми управління процесами їхнього функціонування й об'єктивно спонукаючи ці компанії в умовах сучасного ринку до пошуку нових креативних інструментів інноваційного розвитку з метою забезпечення стратегічних конкурентних переваг. Стратегія розвитку залізничних компаній, крім будівництва нових залізничних ліній і модернізації інфраструктури, передбачає також розробку нових видів рухомого складу, підвищення якості перевізних послуг, їх ефективності й безпеки. Тому перед ПАТ «УЗ» постало важливе завдання – підвищення ефективності роботи пасажирського господарства за рахунок: збільшення обсягів перевезень, оптимізації руху пасажирських поїздів, збільшення кількості денних поїздів і організації залізничних туристичних подорожей, що дозволить знизити його збитковість.

Ефективне функціонування пасажирської компанії, виконання стратегічних та тактичних завдань можливе лише за умови активізації її інноваційного розвитку. Таким чином, актуалізується проблема розробки теоретико-методологічного підґрунтя та формування науково-практичних засад інноваційного розвитку пасажирських компаній.

Актуальність впровадження залізничного туризму зумовлена завданнями, що поставлені в таких ключових документах, як: «Концепція Державної цільової програми розвитку туризму та курортів на період до 2022 року», «Стратегія розвитку туризму та курортів на період до 2026 року», «Стратегія розвитку туризму і курортів на 2016–2020 роки», а також Постанова Верховної Ради України від 13.07.2017 № 1460-VIII «Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Розвиток туристичної індустрії як інструмент економічного розвитку та інвестиційної привабливості України».

Таким чином, в умовах глобалізаційних змін економіки, що впливають на інноваційний розвиток пасажирських компаній, необхідно продукувати креативні методи та форми їх розвитку, і одним із таких стратегічних економічно доцільних напрямків є організація залізничного туризму.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми інноваційної діяльності на залізничному транспорті досліджують вітчизняні та закордонні вчені, зокрема, В. Л. Дикань, В. О. Зубенко, О. Г. Кірдіна, І. Л. Назаренко, Ю. М. Уткіна, Є. М. Сич, В. П. Ільчук, О. Г. Дейнека, О. М. Синікова, Т. І. Дем'яненко, Л. Л. Калініченко, Г. В. Озерська, Н. В. Якименко, М. В. Корінь, І. М. Аксьонов, Ю. С. Бараш, О. В. Бервено, Т. Ю. Чаркіна, О. О. Матусевич, О. М. Гудков, Ю. В. Єлагін, М. В. Макаренко, О. В. Пилипенко, О. В. Познякова, О. Р. Приймук, В. В. Прохорова, В. І. Творонович, Л. О. Українська, О. І. Зоріна, С. О. Крищенко та інші вчені. Але ці питання потребують більш системного та поглибленого вивчення.

Пошуку напрямків організаційного удосконалення залізничного туризму присвячували свої дослідження Є. І. Балака та Г. О. Сіваконева, А. О. Дергоусова, О. М. Гненний, Н. А. Ходжаєва, О. Г. Дейнека, В. М. Газков та ін. Значний внесок у дослідження проблем ефективності пасажирських перевезень в Україні та розробку шляхів їх вирішення зробили такі вчені, як І. М. Аксьонов, Ю. С. Бараш, В. П. Гудкова, В. Л. Дикань, Т. Ю. Чаркіна, О. П. Пінчук та інші. Дослідженням питань розвитку туризму займалися також такі науковці, як: М. І. Арутюнян, В. Г. Кифяк, Є. А. Котляров, М. П. Мальська, Р. Г. Коробйова, І. В. Новицька, С. Д. Бешелев та Ф. Г. Гурвіч, В. І. Зорін та В. А. Квартальнов, Н. В. Козубова, Н. І. Остап'юк, Є. В. Козловський, Т. Г. Сокол, Л. М. Шульгіна, А. В. Мокляк, О. О. Колесник, А. А. Нінопакун, К. А. Ампават, Аканша Тяги, Раїб Лохан Дар, Джоті Шарма, Ані Лі, Джефрі Вол, Джексон Ковац, Мінг Мінг Су, І. М. Школа, В. І. Цибух та інші.

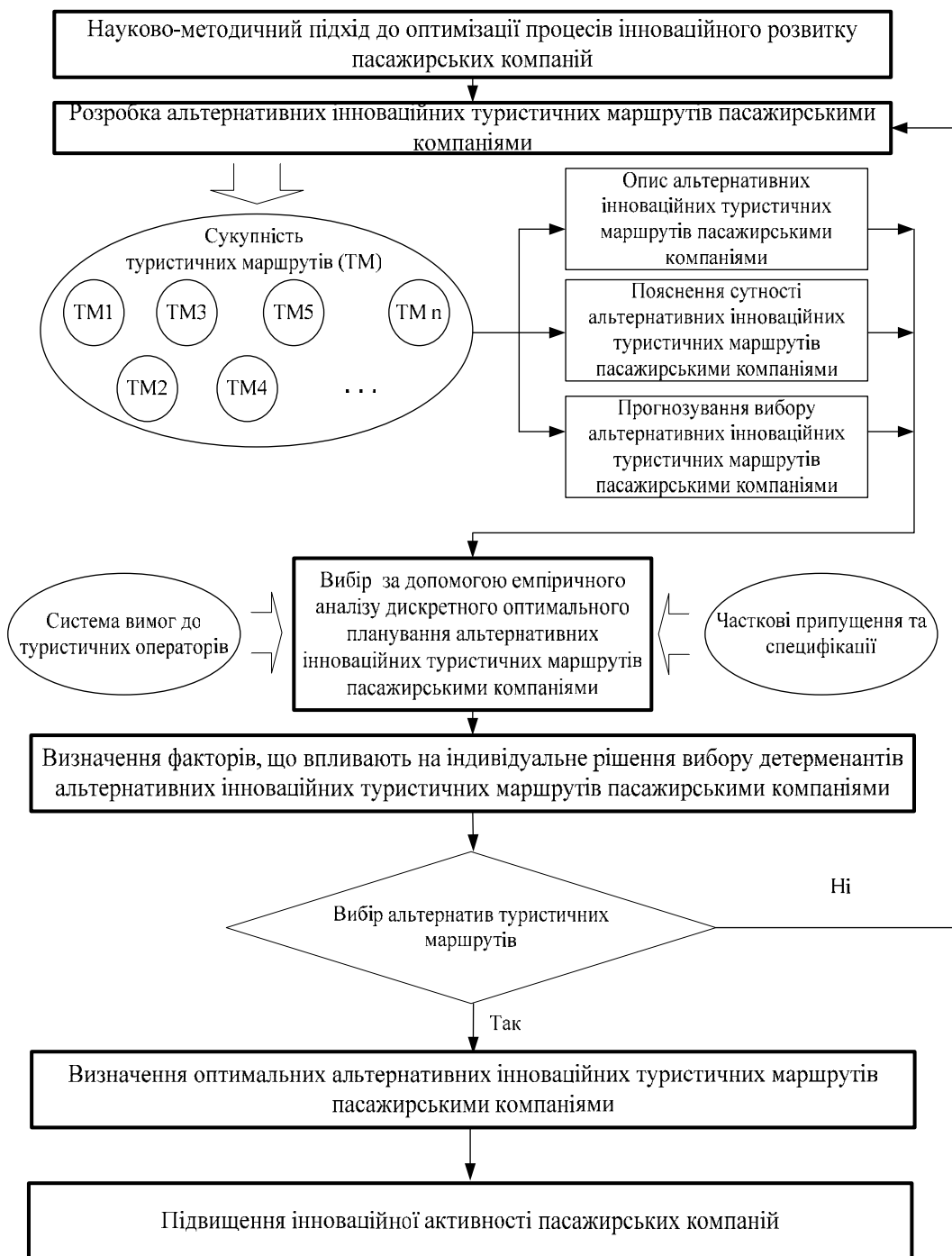
**Мета статті.** Незважаючи на велику кількість наукових праць, у теорії та практиці інноваційного розвитку пасажирських компаній питання організації розвитку залізничного туризму є недостатньо висвітленим і потребує подальшого вдосконалення. Поза увагою залишилися такі аспекти, як використання для залізничного туризму існуючих вузькоколіїних залізниць: їх реконструкція та побудова нових ділянок.

Усе вищевикладене зумовило вибір теми дослідження.

**Виклад основного матеріалу.** До інновацій у залізничному туризмі слід відносити ті нововведення, які сприятимуть: відновленню й розвитку духовних та фізичних сил туристів; впровадженню креативних змін залізничного турпродукту; підвищенню ефективності функціонування інфраструктури залізничного туризму; збільшенню результативності управління стійким функціонуванням і розвитком залізничного туризму; підвищенню ефективності процесів формування, позиціонування та споживання залізничних туристичних послуг; прогресивним змінам у наданні послуг; поліпшенню іміджу й зростанню конкурентоспроможності пасажирських залізничних компаній.

До основних принципів формування організаційно-економічного забезпечення інноваційного розвитку залізничних пасажирських компаній можна віднести: принцип науковості, системності, відповідності інновацій потребам туристів, позитивного результату, відповідності інноваційної діяльності та її результатів рівню розвитку суспільства, принцип зв'язності, безпеки, а також іманентності інвестиційних процесів.

Науково-методичний підхід до оптимізації процесів інноваційного розвитку пасажирських компаній при організації залізничного туризму (рис. 1), який ґрунтується на використанні опису, пояснення, прогнозування вибору між двома або більшою кількістю фрагментарних величин за допомогою емпіричного аналізу дискретного оптимального планування для визначення альтернативних ефективних маршрутів.



**Рис. 1. Науково-методичний підхід до оптимізації процесів інноваційного розвитку пасажирських компаній**

Це забезпечує максимум критерію чистої приведеної вартості при встановленій системі вимог до діяльності туристичних операторів та дозволяє визначити всі фактори, які впливають на індивідуальне рішення щодо вибору їх детернантів і залежать від часткових припущень та специфікацій для обліку неспостережених факторів, пов'язаних з вибором альтернатив та визначенням оптимальних альтернативних маршрутів залізничного туризму.

Організація туристичних перевезень вузькими коліями України має суттєві відмінності від туристичних перевезень широкими коліями та вузькими коліями інших країн, оскільки ширина вузькоколіяного пасажирського вагона в Україні при колії 750 мм не дозволяє забезпечити повний комфорт у цих поїздах. На відміну від українського, закордонний вузькоколіяний рухомий склад має більшу ширину кузова, що дозволяє створювати в таких вагонах комфортні умови, а інколи й розташовувати окремі ізольовані купе. Саме через малу ширину кузова пасажирського вагона в Україні «вузькоколійки» раніше не використовувалися для туристичних перевезень.

Вказані обмеження значно впливають на технологічний процес реалізації послуг залізничного туризму, організацію ночівлі туристів у місцевих готелях, харчування в ресторанах, кав'ярнях, колибах та загальний час

перевезень. Саме ці обмеження є платформою для впровадження інновацій при проектуванні сучасного рухомого складу, які б сприяли створенню комфортних умов для туристів з різним достатком, а саме: вагони першого, другого класів та купейні; вагони-буфети та вагони-ресторани; вагони-салони; спеціальний вагон для живлення туристичних вагонів електричною енергією.

Механізм управління сферою залізничного туризму розглядається як сукупність базових послідовно реалізованих установок, науково-методичних засад регулювання виробничо-споживчих процесів та забезпечення ефективної діяльності підприємств, що займаються залізничним туризмом.

У такій постановці «механізм» сприймається як ланцюг формальних і неформальних правил соціально-економічної взаємодії, який послідовно реалізується в процесі управління системою туристичного обслуговування населення.

Цей механізм побудовано на основі розробок д-ра економ. наук В. П. Гудкової [1] для соціально-економічних механізмів зрівноваження сфери пасажироперевезень, які було сформовано на основі квазісервісного підходу, що увібрав елементи концепцій сервісної та соціально орієнтованої економіки. Соціально-економічні механізми сфери залізничного туризму формуються у трьох блоках (рис. 2).



**Рис. 2. Блоки соціально-економічних механізмів забезпечення ефективної діяльності підприємств, що займаються залізничним туризмом**

*Джерело: [1], адаптовано авторами*

Саме в комерційному секторі сфери залізничного туризму, тобто за відсутності спеціального державного коригування, діють відомі ринкові механізми [1].

На думку Б. А. Райзберга, Л. Ш. Лозовського і Е. Б. Стародубцевої, це сукупність інструментів регулювання ринкових процесів і відносин, серед яких попит, пропозиція, ціни, податки й конкуренція [3].

Стохастичне збалансування попиту і пропозиції шляхом коливання цін, що прямує до рівноваги – таким чином визначає ринковий механізм Т. О. Тультаєв [4].

В соціальному секторі сфери залізничного туризму застосовуються механізми суспільної опіки. Вони поширюються тільки на залізничні перевезення туристів (трансферні перевезення).

У широкому сенсі механізми державного регулювання є сукупністю форм і методів цілеспрямованого впливу державних установ і організацій на розвиток виробництва для його стабілізації та пристосування до змінних умов (за визначенням Мочерного С. В. [2]) або є впливом держави на економічні об'єкти і процеси з метою впорядкування дій економічних суб'єктів, забезпечення дотримання законів, державних і суспільних інтересів (за Б. А. Райзбергом, Л. Ш. Лозовським і Е. Б. Стародубцевою [3]).

У сфері залізничного туризму застосовується переважно бюджетний механізм. Однак цей механізм є реалізацією результатів попереднього первинного механізму, який В. П. Гудкова [1] називає квазісуспільним

«...При цьому слід розуміти, що квазісуспільний механізм полягає у досягненні стану рівноваги суспільних потреб з пропозицією транспортних послуг у результаті надання суцільних і (або) виняткових державних преференцій і (або) введення державних санкцій.

Та на відміну від ринкового механізму не може припускати неформальні ознаки побудови – вимагає чіткого, прозорого та уніфікованого порядку встановлення розміру й меж реалізації складових» (рис. 3).



**Рис. 3. Квазісуспільний механізм у сфері залізничного туризму**

*Джерело: [1], адаптовано авторами*

Під механізмами інституціонального забезпечення у сфері залізничного туризму маються на увазі будь-які інституціональні установки, послідовне застосування яких сприятиме ефективній реалізації механізмів ринкової самоорганізації та механізмів державного регулювання.

У такому разі, виходячи з наведених положень, механізм забезпечення ефективної діяльності підприємств, що займаються залізничним туризмом, складається із сукупності базових установок, послідовна реалізація яких забезпечує, насамперед, потреби туристів у переміщенні з подальшим наданням комплексу туристичних послуг [5].

Методологія концептуального моделювання «сутність–зв’язок» дозволяє розкрити зазначену залежність, ідентифікувати ключові об’єкти або сутності як центральні вузли для окремих сукупностей відомостей та відобразити зв’язки між різними складовими [1, с. 15].

Виходячи з вимог збалансування неоднорідних соціально-економічних зв’язків, у сфері залізничного туризму обґрунтована необхідність локалізації послуг у різних секторах і застосування інших методологій урахування суперечливих інтересів учасників.

Концептуальне моделювання має на меті побудову декількох взаємопов’язаних концептуальних моделей.

Для більш точного уявлення сфера залізничного туризму потребує розробки логіко-семантичної, структурно-функціональної та причинно-наслідкової моделей. Для цього доцільно скористатися моделями, запропонованими в роботі [1], та адаптувати їх до залізничного туризму. Якщо кожен з окремих випадків конструктивної лінії подати як систему, на вході якої будуть вимоги й можливості учасників соціально-економічних відносин, а на виході – кількісно-якісна сукупність послуг сфери залізничного туризму, логіка передбачає формування системи, що втілюється на першому етапі під час взаємодії ланок ланцюга «споживач–виробник», на другому: «споживач–виробник–держава», на третьому: «держава–споживач–виробник».

Виконуючи всі зазначені кроки, шляхом локального врегулювання неузгодженостей та комплементарного додавання складових формується загальна сукупність соціально-економічних відносин сфери залізничного туризму [1].

Подальша перевірка параметрів її функціонування й розвитку на відповідність вимогами змішаної системи є логічним продовженням перманентного процесу врегулювання, а отримання інформації про відхилення розкриває резерви подальшого вдосконалення.

Як зазначалося раніше, відповідно до прийнятого в дослідженні науково-методичного підходу «механізм» сприймається як логічний ланцюг формальних і неформальних правил соціально-економічної взаємодії, який реалізується в процесі управління системою обслуговування туристів при їх перевезенні, наданні туристичних та трансферних послуг як алгоритм керівних дій для розробки, прийняття та реалізації управлінських рішень.

Компанію, що займається залізничним туризмом, можна представити як складну відкриту соціально-технічну систему, яка пов'язана специфічним відношенням із її зовнішнім оточенням (рис. 4).



**Рис. 4. Структурно-функціональна модель забезпечення ефективної діяльності підприємств, що займаються залізничним туризмом.**

*Джерело: [1], адаптовано авторами*

Як видно з аналізу структурно-функціональної моделі забезпечення ефективної діяльності підприємств, що займаються залізничним туризмом, залежно від вчасного реагування на зміну умов макро-, мезо- та мікросередовища, та проведення процедури коригування умов забезпечення діяльності компаній, що будуть надавати туристичні залізничні послуги, залежить кінцевий результат, який може характеризуватися подальшим розвитком або різного роду обмеженнями (рис. 5-6).



Рис. 5. Причинно-наслідкова модель (алгоритм) забезпечення ефективної діяльності підприємств.  
Джерело: [1], адаптовано авторами



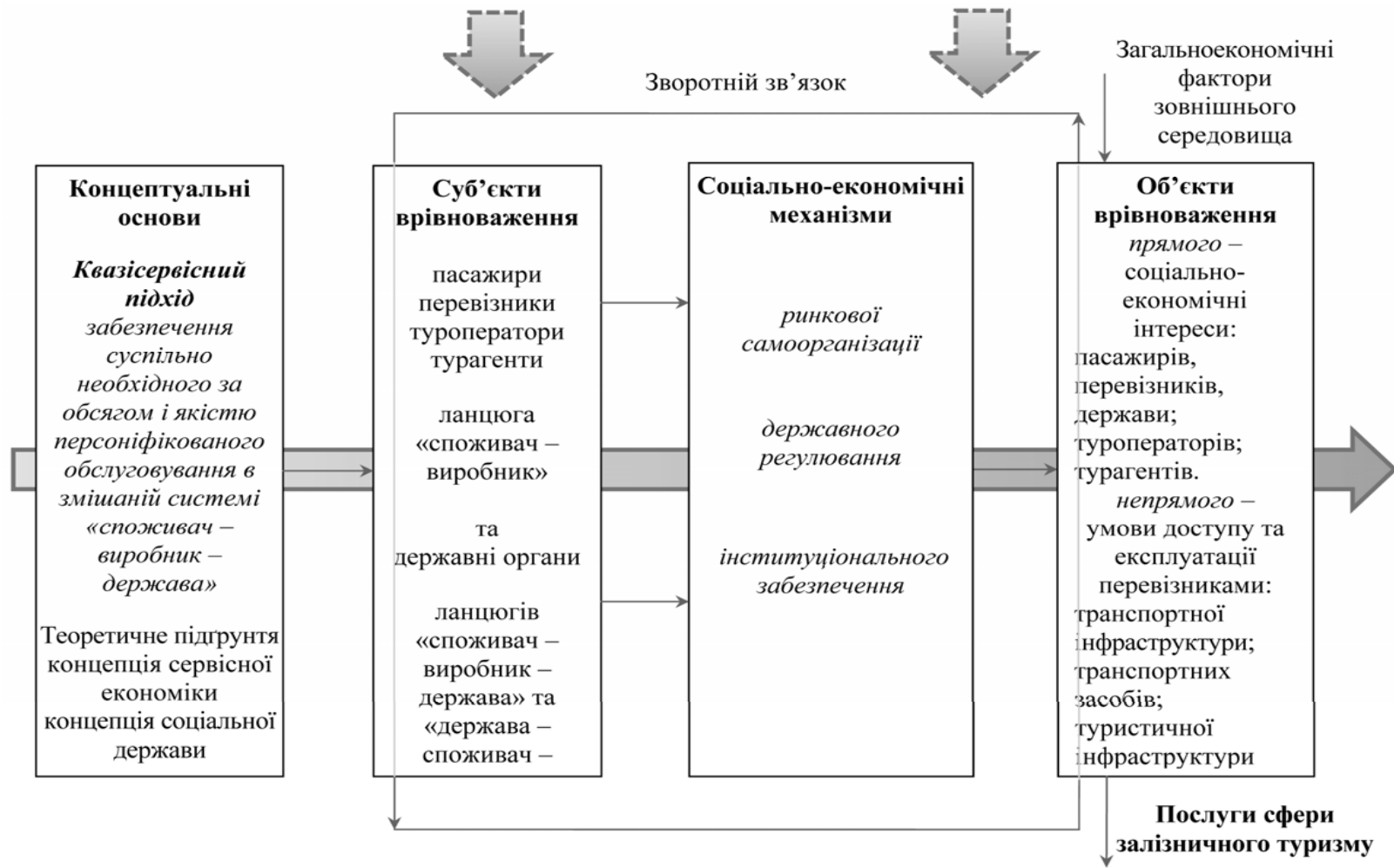


Рис. 6. Логіко-семантична модель забезпечення ефективної діяльності у сфері залізничного туризму

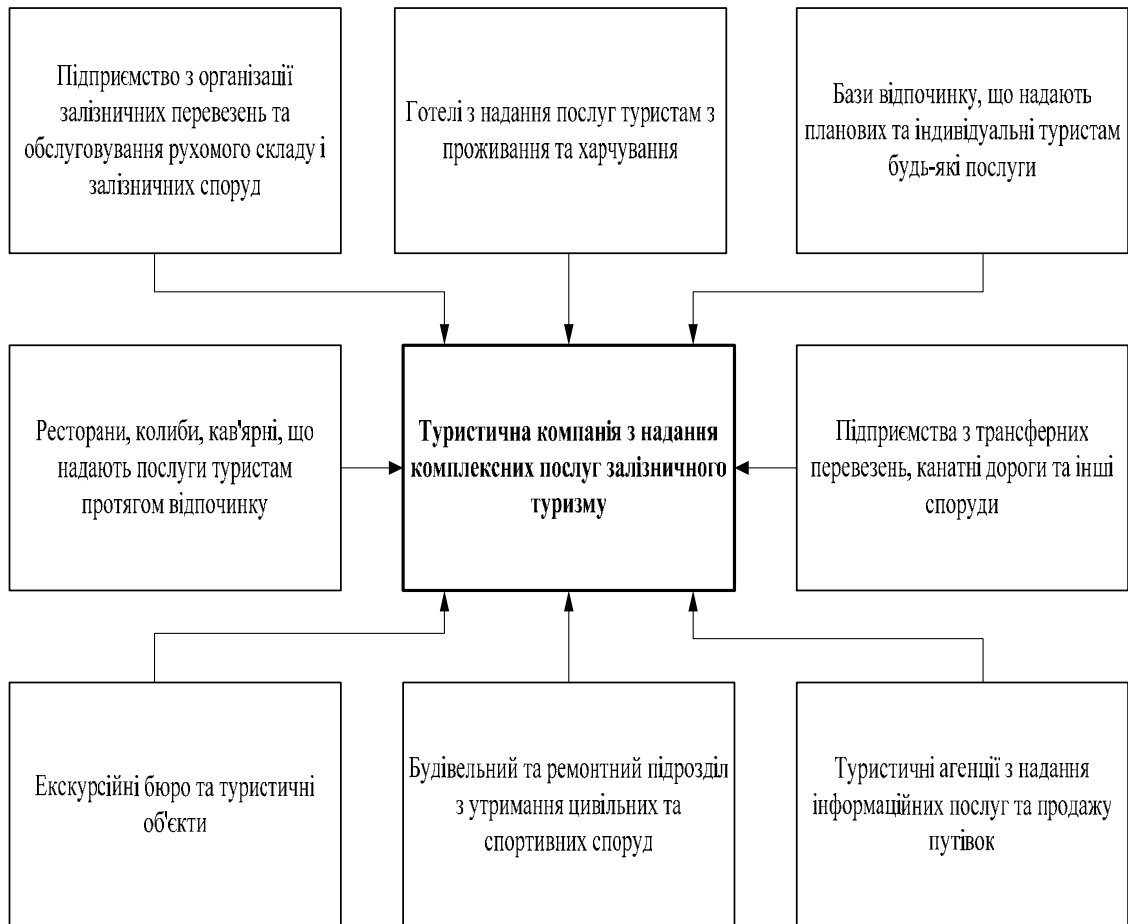
Джерело: [1], адаптовано авторами

**Висновки.** Для того, щоб отримати прибуток і досягти інших цілей, компанія надає послуги для задоволення зовнішнього попиту. При цьому елементи потенціалу компанії взаємодіють з об'єктами. Інформаційні, матеріальні та номінальні блага – об'єкти, з якими виконують різні дії, являють собою елементи входу та виходу. Залізнична туристична компанія, як будь-яке підприємство, не зможе якісно працювати без визначення основних цілей, конкретних завдань, компетентного персоналу, сучасних технологій, досконалої організаційної структури управління та наявності необхідних коштів, без яких неможливо запуснути механізм надання необхідних послуг. У той же час компанія не зможе працювати без клієнтів, що своїми внесками утворюють її дохід; інвесторів, акціонерів, кредиторів, що вкладають в компанію свої фінанси, та постачальників трудових ресурсів, матеріалів, технологій, запасних частин, різних видів енергії [6-8].

Далі слід докладніше дослідити внутрішню організаційну структуру незалежної компанії (рис. 7), що надає повний комплекс послуг із залізничного туризму, а саме: ночівлю, ресторанне обслуговування в сучасному комфортабельному рухомому складі, за необхідності – відпочинок у готелях, харчування у ресторанах, екскурсійне обслуговування та ін.

При цьому компанія мусить враховувати законодавство України, робити платежі й обов'язкові внески до бюджетів та інших організацій, устанавлювати ділові стосунки з ПАТ «Українська залізниця» і враховувати негативний вплив конкурентів, якими є інші туристичні, автомобільні компанії, місцеві туристичні агенції, екскурсійні бюро, готелі, ресторани, що розташовані в зоні роботи залізничної компанії.

Зараз в Україні лише Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» займається залізничним туризмом. Але за відсутності реальних замовлень на такі послуги (крім трансферних перевезень) у Департаменті пасажирських перевезень далекого сполучення немає спеціальної структури, яка займається питаннями туризму.



**Рис. 7. Схема взаємодії незалежної компанії, що надає послуги залізничного туризму, зі сторонніми організаціями (розроблено авторами)**

Розв'язання вказаних питань потребує додаткового штатного контингенту, тому частину цих непрофільних робіт ПАТ «УЗ» може передати окремим приватним структурам на договірних умовах [5].

За умови стабільного попиту на залізничний туризм можна в складі ПАТ «УЗ» організувати дочірнє підприємство, яке на умовах господарського розрахунку буде вести цей вид бізнесу.

#### Список використаних джерел.

1. Гудкова В. П. Сфера пасажироперевезень як узагальнююча соціально-економічна категорія // Зб. наук. пр. Держ. економіко-технологічного ун-ту трансп. Сер. «Економіка і управління». 2012. Вип. 19, ч. 1. С. 20–29.
2. Економічний енциклопедичний словник: у 2 т. / [Мочерний С. В., Ларіна Я. С., Устенко О. А., Юрій С. І.]; за ред. С. В. Мочерного. Львів: Світ, 2005. Т. 1. 616 с.; Т. 2. 568 с.
3. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. 4-е изд., перераб. и доп. Москва: ИНРА-М, 2005. 480 с.
4. Тультаев Т. А. Маркетинг услуг: учебник. Москва: ИНФРА-М, 2012.
5. Марценюк Л. В. Організація залізничного туризму в Україні: монографія / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпро, 2017. – 351 с.
6. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В., Чаркіна Т. Ю. Інноваційний розвиток пасажирських компаній за рахунок обслуговування туристичних перевезень. // Електронне видання «Ефективна економіка». – 2017. – № 12. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5928>
7. Марценюк Л. В. Інноваційний розвиток пасажирської залізничної компанії: понятійний аспект // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2017. – № 14. – С. 36–51.
8. Марценюк Л. В. Система забезпечення інноваційного розвитку пасажирської залізничної компанії: сутність, властивості та принципи функціонування, концептуальна модель // Електронне видання «Ефективна економіка». – 2018. – № 2. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6133>

#### References.

1. Hudkova, V. P. (2012), "The sphere of passenger transportation as a generalizing socio-economic category", *Zb. nauk. pr. Derzh. ekonomiko-tehnologichnoho un-tu transp. Ser. «Ekonomika i upravlinnia»*, vol. 19, part. 1, pp. 20–29.
2. Mochernyi, S. V. Larina, Ya. S. Ustenko, O. A. and Yurii S. I. (2005), *Ekonomichnyi entsyklopedychnyi slovnyk* [Economic Encyclopedic Dictionary], Svit, Lviv, Ukraine, vol. 1, p. 616.; vol. 2, p. 568.
3. Rajzberg, B. A. Lozovskij, L. Sh. and Starodubceva, E. B. (2005), *Sovremennyy jekonomicheskij slovar'* [Modern economic dictionary], 4th. ed., INRA-M, Moskva, Russia, p. 480.
4. Tul'taev, T. A. (2012), *Marketing uslug* [Service marketing], INRA-M, Moskva, Russia.
5. Martseniuk, L. V. (2017), *Orhanizatsiia zaliznychnoho turyzmu v Ukraini* [Organizational tourism industry in Ukraine], Dnipropetr. nats. un-t zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana, Dnipro, Ukraine, P. 351.
6. Barash, Yu. S. Martseniuk, L. V. and Charkina, T. Yu. (2017), "Innovative development of passenger companies according to the carriage of tourism transportation", *Efektivna ekonomika*, vol. 12, [Online], vol. 8, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5928>
7. Martseniuk, L. V. (2017), "Innovative development of a passenger railway company: a conceptual aspect", *Zb. nauk. pr. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana «Problemy ekonomiky transportu»*, vol. 14, pp. 36–51.
8. Martseniuk, L. V. (2018), "System of providing innovative development of passenger railway company: essence, properties and principles of functioning, conceptual model", *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 2, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6133> (Accessed 01 Feb 2019).

Стаття надійшла до редакції 07.02.2019 р.