

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

МАРЦЕНЮК ЛАРИСА ВОЛОДИМИРІВНА

УДК 338.48:656.2(043.5)

**ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ПАСАЖИРСЬКИХ КОМПАНІЙ
ШЛЯХОМ ОРГАНІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків – 2018

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант: доктор економічних наук, професор
Бараш Юрій Савелійович,
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна,
професор кафедри обліку і оподаткування.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Прохорова Вікторія Володимирівна,
Українська інженерно-педагогічна академія, завідувач
кафедри економіки та організації діяльності суб'єктів
господарювання;

доктор економічних наук, доцент
Яновська Вікторія Петрівна,
Державний університет інфраструктури та технологій,
завідувач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-
адміністрування;

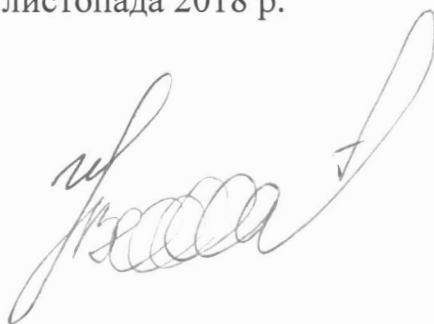
доктор економічних наук, доцент
Бервено Оксана Володимирівна,
Харківський торговельно-економічний інститут
Київського національного торговельно-економічного
університету, завідувач кафедри туристичного та
готельного бізнесу.

Захист відбудеться «21» грудня 2018 р. о 11⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українському державному університеті залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Українського державного університету залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 2.209 та на сайті Українського державного університету залізничного транспорту: <http://kart.edu.ua>.

Автореферат розісланий «20» листопада 2018 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. 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.

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.

Теоретико-методологічним базисом дисертаційного дослідження є наукові погляди, які відображені в працях К. Хаусхофера, К. Левіна, А. Томпсона,

Дж. Стрикленда, Й. Шумпетера, В. П. Гудкової, О. М. Гненного, В. Л. Диканя, О. С. Єфремова.

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. Нінопаун, 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.

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 дисертаційного дослідження, визначило предмет, об'єкт, основну мету, спектр і зміст завдань дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана відповідно до положень таких програмних документів: Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр., затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1390; Транспортної стратегії України на період до 2020 р., затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. №2174.

Тематика дисертаційної роботи відповідає пріоритетним напрямкам реалізації науково-дослідних програм національного та галузевого значення, які виконувалися Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна на замовлення Міністерства освіти і науки України. Основні положення дисертаційної роботи було викладено у звіті до держбюджетної науково-дослідної роботи «Розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом в Україні» (номер державної реєстрації 0115U002424, 2015-2016 рр.), у якій автор була відповідальним виконавцем. Зокрема, розроблено: методи організації туристичних перевезень залізничним транспортом та методичні підходи до оцінки економічної ефективності туристичних перевезень залізничним транспортом.

Мета та завдання дослідження. Мета дисертаційної роботи полягає в розробці теоретико-методологічного підґрунтя та методичних підходів і практичних рекомендацій щодо інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму в Україні.

Мета дисертаційного дослідження зумовила необхідність вирішення таких завдань:

- проаналізувати історично-філософський аспект формування теоретичного базису процесу інноваційного розвитку компаній в економічній думці та розглянути концептуальні підходи та принципи формування інноваційного розвитку як економічного процесу;

- теоретично і практично обґрунтувати організацію залізничного туризму як напряму забезпечення інноваційного розвитку залізничних компаній на основі аналізу залізничного туризму в Україні та у світі;

- розробити теоретико-методологічні основи інноваційного розвитку пасажирських компаній;

- розробити методiku визначення взаємозалежності перспективної кількості потенційних туристів від інноваційного розвитку компанії залізничного туризму;

- запропонувати організаційно-функціональне забезпечення інноваційного розвитку компанії залізничного туризму;

- розробити науково-практичний підхід до розробки оптимальних прогнозних сценаріїв інноваційного розвитку пасажирських компаній в напрямку залізничного туризму;

- запропонувати науково-методичний підхід до визначення економічної ефективності залізничного туризму для забезпечення інноваційного розвитку пасажирських компаній;

- розробити методичний підхід щодо управління маркетинговою діяльністю пасажирських компаній;

- запропонувати рекомендації щодо можливих шляхів інноваційного розвитку пасажирських компаній з урахуванням розробленої концепції ІРПЗК;

- розробити концепцію інноваційного розвитку пасажирських компаній з метою забезпечення ІРПЗК оптимальними результатами, спрямованими на підвищення привабливості компанії для стейкхолдерів;

- розробити механізм інноваційного розвитку пасажирських компаній;

- удосконалити стратегію інноваційного розвитку пасажирських компаній;

- розробити науково-методичний підхід до оптимізації процесів інноваційного розвитку пасажирських компаній при організації залізничного туризму;

- удосконалити понятійно-категоріальний апарат теорії інноваційного розвитку пасажирської залізничної компанії та залізничного туризму.

Об'єкт дослідження – процес інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму в умовах динамічних змін зовнішнього та внутрішнього середовища.

Предмет дослідження – сукупність теоретико-методичних, методологічних та прикладних положень щодо інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом впровадження залізничного туризму в Україні.

Методи дослідження. Теоретичною та методологічною основою цього дисертаційного дослідження є положення економічної теорії, теорії управління, корпоративного управління. У роботі застосовано системний, діагностичний та оптимізаційний підходи, що заклало основи комплексного дослідження інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного

туризму. Для досягнення поставленої мети та вирішення окреслених завдань в роботі використано сукупність *методів емпіричного та теоретичного дослідження; методи аналізу, синтезу та узагальнення*, що в діалектичному взаємозв'язку застосовуються на емпіричному та теоретичному рівнях досліджень та дозволяють науково обґрунтувати теоретико-методологічні підходи до інноваційного розвитку ПАТ «УЗ»; *дефінітивний та морфологічний аналіз* – для удосконалення понятійного апарату та встановлення семантичної структури термінів «інноваційний розвиток пасажирської залізничної компанії», «система забезпечення інноваційного розвитку пасажирської залізничної компанії», «сфера залізничного туризму», «залізничний туризм», «трансферні перевезення для залізничного туризму», «пасажирська залізнична компанія»; *системний аналіз* – для побудови концептуальної моделі системи забезпечення інноваційного розвитку пасажирської залізничної компанії; *діалектичний та абстрактно-логічний методи* – для визначення еволюції теоретичних підходів та забезпечення логіки наукових досліджень стосовно компаній, що займаються залізничним туризмом; *метод синтезу та аналізу* – для формування теоретичних положень управління економічною ефективністю залізничного туризму; *метод оцінки факторів внутрішнього та зовнішнього середовища та методи прийняття рішень* – для вибору організаційної моделі побудови компаній, що займаються залізничним туризмом; *методи спостереження, деталізації, групування та узагальнення* – для визначення та систематизації основних факторів, що впливають на ефективність залізничного туризму; *методи спостереження та порівняння* – для визначення стану пасажирообороту та проблем розвитку туризму в Україні; *методи порівняння, спостереження та узагальнення* – для обґрунтування комплексу цілей управління діяльністю компанії, що буде займатися організацією туристичних залізничних перевезень; *методи оптимізації витрат* – для визначення тривалості туристичних подорожей, раціональної структури туристичних поїздів та розрахунку собівартості туристичних перевезень; *метод маркетингових досліджень та анонімного анкетування* – для визначення попиту населення України на залізничний туризм; *балансовий метод* – для визначення пропорції між доходами та витратами, ресурсами та їх використанням; *метод конкурентних переваг* – для визначення конкурентних переваг залізничного туризму; *метод оцінки ефективності реальних інвестицій* – для визначення обсягів інвестицій у розвиток залізничного туризму; *організаційно-розпорядчий* – для побудови оптимальної моделі управління туристичними організаціями; *метод калькуляції* – для розрахунку собівартості залізничних перевезень та туристичних послуг; *економіко-математичного моделювання* – для побудови економіко-математичної моделі планування процесів діяльності туристичних операторів та агентів з урахуванням умов ризиків; *графічний метод* – для побудови схем, графіків та діаграм; *абстрактно-логічний* – для обґрунтування висновків, що забезпечують достовірність отриманих результатів дослідження. Зокрема, сукупність структурно-логічного методу, теоретичного узагальнення, аналізу й синтезу використано для формування викладу матеріалу та структури роботи. Такі методи, як

абстрагування, аналізу, індукції та дедукції, є основою для визначення сутності принципів, функцій та управління діяльністю компанії, що буде займатися організацією туристичних залізничних перевезень.

Інформаційну базу дослідження склали законодавчі та нормативні акти України, що регулюють діяльність туристичних підприємств та залізничного транспорту, публікації провідних вітчизняних та зарубіжних вчених, статистичні звіти місцевих органів влади, Державної служби статистики України, аналітичні матеріали ПАТ «УЗ», ресурси Інтернету.

Наукова новизна отриманих результатів. Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у такому:

вперше:

розроблено концепцію інноваційного розвитку пасажирської компанії, яка формує змістовне представлення її властивостей, функцій та принципів, складається з трьох взаємопов'язаних блоків і дає можливість приймати максимально ефективні управлінські рішення, спрямовані на підвищення привабливості компанії для всіх стейкхолдерів;

розроблено механізм інноваційного розвитку пасажирських компаній, сутність якого полягає в системному поєднанні процесів управління об'єктами інноваційного розвитку. Запропонований механізм формує цілі, принципи та засоби управління, що дозволяє розробити стратегічно орієнтовані напрями розвитку пасажирських компаній та реалізувати оптимальні сценарії їх функціонування;

розроблено науково-методичний підхід до оптимізації процесів інноваційного розвитку пасажирських компаній при організації залізничного туризму, 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, що забезпечує максимум критерію чистої приведеної вартості при встановленій системі вимог до діяльності туристичних операторів, який дозволяє визначити всі фактори, що впливають на індивідуальне рішення вибору їх детермінантів та залежать від часткових припущень та специфікацій для обліку неспостережних факторів;

розроблено систему організаційно-функціонального забезпечення інноваційного розвитку, яка ґрунтується на побудові структури та верифікації властивостей системи забезпечення інноваційного розвитку пасажирської компанії, на науково обґрунтованих системоутворюючих принципах, що дозволяє систематизувати певні види організаційно-функціонального забезпечення інноваційного розвитку та сприяє своєчасній розробці та впровадженню комплексу корегуючих заходів інноваційного розвитку пасажирських компаній;

удосконалено:

понятійно-категоріальний апарат теорії інноваційного розвитку на основі синтезу процесного та стейкхолдерського підходів з використанням понятійного апарату теорії систем, що дозволить обирати пріоритетні напрями інноваційного розвитку пасажирських залізничних компаній: *дефініція «інноваційний розвиток*

пасажирської залізничної компанії», яку, на відміну від існуючих, запропоновано визначати як цілеспрямований систематичний процес позитивних змін якісного стану всіх її підсистем через впровадження інновацій в діяльність пасажирської компанії з метою досягнення як цілей інноваційної діяльності, так і стратегічних цілей компанії та покращення її привабливості для всіх стейкхолдерів; *дефініцію «система забезпечення інноваційного розвитку пасажирської залізничної компанії»*, яку, на відміну від існуючих, визначено як функціональна сукупність економічних процесів, взаємосприяючих досягненню мети, які генеруються підсистемами, що містять матеріальні та нематеріальні компоненти;

методику визначення взаємозалежності інноваційного розвитку пасажирських компаній від перспективної кількості потенційних споживачів послуг залізничного туризму, яка, на відміну від існуючих, базується на масиві статистичних даних ретроспективного аналізу діяльності пасажирських компаній, що враховують не тільки попит на туристичні перевезення залізничним транспортом, а й наявність залізничної інфраструктури до туристичних об'єктів, що дозволить активізувати інноваційний розвиток пасажирської компанії залежно від виконаного прогнозу розвитку залізничного туризму в певному регіоні;

науково-практичний підхід щодо організації залізничного туризму, виходячи з методик визначення загального часу ододенних, дводенних та багатоденних туристичних подорожей вузькими коліями, що дозволить пасажирській компанії заздалегідь планувати різні види туристичних подорожей вузькоколійною залізницею, мінімізувати витрати на організацію та підвищити рівень її інноваційного розвитку;

стратегію інноваційного розвитку пасажирських компаній, яка, на відміну від існуючих, базується на комплексі впорядкованих регулюючих аналітичних і управлінських заходів, спрямованих на формування декомпенсаційних регуляторів зменшення або усунення наслідків негативного впливу дестабілізуючих факторів зовнішнього оточення та внутрішнього середовища діяльності пасажирських компаній, що дозволить адаптувати сучасні інноваційні розробки туристичної галузі для розвитку залізничного туризму і отримати соціально-економічний ефект від реалізації певних заходів інноваційного розвитку пасажирських компаній;

теоретично-методологічні основи інноваційного розвитку компаній, які, на відміну від існуючих, базуються на селективно відібраних наукових знаннях, методах і прийомах та спрямовані на формування системно-логічних результатів, що забезпечить активізацію інноваційного розвитку пасажирських компаній залізничного транспорту;

отримали подальшого розвитку:

понятійно-категоріальний апарат дослідження шляхом доповнення та встановлення логічних зв'язків між базовими категоріями та поняттями на основі морфологічно-декомпозиційного аналізу. Зокрема, уточнено сутність таких понять: *«сфера залізничного туризму»* як сукупності соціально-економічних відносин, пов'язаних із переміщенням туристів з індивідуальною або суспільно необхідною метою для надання їм у спеціальних пасажирських вагонах

необхідного сервісу під час поїздки широкими та вузькими коліям України, яке, на відміну від існуючих, враховує можливість надання повного спектру туристичних послуг під час подорожі; «залізничний туризм» як виду економічної діяльності, який пов'язаний з наданням комплексу туристичних послуг з перевезення туристів у сучасних поїздах зі спеціалізованими вагонами на визначений термін поїздки широкою та вузькою колією в поєднанні з іншими послугами, які надаються юридичними та фізичними особами, що займаються туристичним обслуговуванням. Запропоноване поняття відрізняється від існуючих зняттям часових обмежень тривалості подорожі та врахуванням туристичних послуг, що надаються пасажиром як у поїзді, так і поза ним;

науково-методичний підхід до визначення економічної ефективності залізничного туризму для забезпечення інноваційного розвитку пасажирських компаній, який, на відміну від існуючих, базується на використанні систематичного процесу діагностики рівня позитивних змін якісного стану підсистем з урахуванням інноваційної складової діяльності пасажирської компанії з метою покращення її привабливості для всіх стейкхолдерів, що дозволить підвищити ефективність її функціонування в умовах динамічного розвитку ринку інноваційних технологій;

методичний підхід щодо управління маркетинговою діяльністю пасажирських компаній, який, на відміну від існуючих, орієнтований на досягнення цілей їх інноваційного розвитку шляхом організації залізничного туризму, спрямований на максимізацію економічного та соціального ефекту шляхом посилення ресурсної спроможності та дозволяє визначити обсяги туристичних перевезень залізничним транспортом і класифікувати види туристичних подорожей;

науково-практичний підхід до розробки оптимальних прогнозних сценаріїв інноваційного розвитку пасажирських компаній в напрямку залізничного туризму, який, на відміну від існуючих, базується на використанні сучасних методів економіко-математичного моделювання та наукового інструментарію оцінки впливу екзогенних та ендогенних факторів на діяльність туристичних операторів та агентів з урахуванням умов ризиків та кооперації, формалізованих у вигляді дискретної двоетапної моделі оптимізації, яка забезпечує вибір набору найбільш рентабельних маршрутів залізничного туризму в Україні;

рекомедації щодо можливих шляхів інноваційного розвитку пасажирських компаній з урахуванням розробленої концепції ІРПЗК з метою досягнення як цілей інноваційної діяльності, так і стратегічних цілей компаній, що спрямовані на підвищення привабливості компаній для стейкхолдерів і дозволять сформувати нові напрями розвитку та підвищення конкурентоспроможності пасажирських компаній залізничного транспорту.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що використання концептуальних положень, науково-методичних і практичних рекомендацій, розроблених автором, сприятиме підвищенню рівня інноваційного розвитку пасажирських компаній за рахунок використання залізничного туризму по широких та вузьких коліях в Україні. Для цього розроблено моделі

інвестування розвитку залізничного туризму, які базуються на трьох сценаріях фінансування:

- організація Управління з туристичної діяльності у складі пасажирської компанії ПАТ «УЗ», фінансування діяльності якого виконується за кошти ПАТ «УЗ»;

- організація приватної туристичної компанії – спільного підприємства, фінансування діяльності якої виконується на паях з ПАТ «УЗ»;

- організація приватної туристичної компанії, фінансування діяльності якої виконується за приватні кошти та інвестиції органів місцевого самоврядування, що дозволить чітко розподіляти функції управління, ефективно вкладати власні інвестиції ПАТ «УЗ», впроваджувати державно-приватне партнерство, а на нових коліях передавати залізничний туризм у концесію.

Запропоновано організаційні моделі управління залізничним туризмом, які базуються на різних принципах їх належності до секторів ПАТ «Укрзалізниця»: монопольного, що передбачає виконання тільки залізничних трансферних перевезень; конкурентного, що передбачає додатково ночівлю, харчування та обслуговування гідом у поїзді, а також надання інших туристичних послуг самостійно або за договорами аутсорсингу з іншими організаціями, що дозволить підвищити рівень інноваційного розвитку пасажирських компаній.

Крім того, запропоновано заходи підвищення економічної ефективності залізничного туризму з використанням вузьких колій, які базуються на зниженні умовно-змінних витрат на організацію залізничного туризму, збільшенні сукупного доходу від перевезення туристів та наданні туристичних послуг за рахунок організації нових туристичних маршрутів, підвищенні комфортності туристичних поїздів, зміні структури рухомого складу, організації перевезень заможних туристів, що дозволить суттєво підвищити рентабельність перевезень та знизити термін окупності інвестицій на розвиток залізничного туризму.

Наукові результати, отримані автором, були використані в «Програмі розвитку туристичних перевезень у Карпатському регіоні» (довідка про впровадження результатів докторської дисертації Марценюк Лариси Володимирівни, видана Департаментом економічного розвитку і торгівлі Закарпатської обласної державної адміністрації 01.06.2016 р. № 02.1/333); в інвестиційному проекті «Організація туристичних перевезень по вузьких коліях у Карпатському регіоні» (акт впровадження результатів докторської дисертації Марценюк Л. В., виданий Асамблеєю громадських рад Закарпаття 31.05.2016 р. № 02/2016); у роботі туристичного агентства «Oldi travel» (довідка від 04.05.2018 р. № 04/05-01); у роботі туристичного агентства «Fiesta travel» (довідка від 15.02.2018 р. №1).

Автором отримано свідоцтво про реєстрацію авторського права на твір Державної служби інтелектуальної власності України №68139 від 05.10.2016 р. «Методика «Управління економічною ефективністю залізничних туристичних перевезень», свідоцтво про реєстрацію авторського права на твір Державної служби інтелектуальної власності України №74398 від 26.10.2017 р. «Методика «Розвиток методичних підходів і формування економіко-математичних моделей

сфери залізничного туризму в Україні». Автором отримано довідку №132-06 від 13 червня 2017 року щодо впровадження результатів дисертаційного дослідження Марценюк Лариси Володимирівни від першого заступника Голови Комітету з питань науки і освіти, народного депутата України О.В. Співаковського.

Окремі положення дисертаційного дослідження використані автором для написання конспекту лекцій з дисципліни «Міжнародні транспортні перевезення» та «Залізнична статистика» для студентів 4-го курсу спеціальності «Менеджмент і адміністрування» та з дисципліни «Стратегія сталого розвитку» для студентів 5-го курсу спеціальності «Облік та оподаткування» (акт впровадження результатів докторської дисертації Марценюк Л. В. у навчальному процесі Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна №1 від 26.12.2017 р.)

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є результатом самостійно виконаного наукового дослідження, у якій викладено авторський підхід щодо формування теоретичного базису та інструментарію з інноваційного розвитку пасажирських компаній.

Усі наукові результати, пропозиції та висновки, викладені в дисертаційній роботі, отримано автором особисто. Із наукових праць, опублікованих у співавторстві [2; 17; 21; 23-25; 29-32; 34-36; 43; 49-53; 60; 67] у дисертації використано тільки ті ідеї та положення, які є результатом особистої роботи й особистий внесок вказаний у списку опублікованих праць. Матеріали та висновки, отримані в кандидатській дисертації здобувача, у цій дисертації не використовувалися.

Апробація результатів дисертації. Основні положення й результати дослідження протягом 2013–2017 рр. пройшли апробацію та отримали позитивну оцінку на 25 Всеукраїнських та Міжнародних науково-практичних конференціях: на XIII, XIV, XV Міжнародних науково-практичних конференціях «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2015, 2016, 2017), Міжнародній науково-практичній конференції «Економіка в умовах сталого розвитку: контекст підприємств, регіонів, країн» (Дніпропетровськ, 2013), Міжнародній науково-практичній конференції «Ринкова економіка: тенденції і закономірності» (Алчевськ, Національний гірничий університет, 2013), Міжнародній науково-практичній Інтернет-конференції «Екологія і природокористування в системі оптимізації відносин природи і суспільства» (Тернопіль, 2014), Міжнародній науково-практичній конференції «Економіка, управління, фінанси: теорія і практика» (Вінниця, 2015), Міжнародній науково-практичній конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Кам'янець-Подільський, 2015), Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми економіки та управління підприємствами України в умовах європейської інтеграції» (Дніпро, 2016), III Міжнародній науково-практичній конференції «Наукові розробки, передові технології, інновації» (Київ, 2016), Першій міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні тенденції розвитку світового і вітчизняного туризму» (Біла Церква, 2016), VII науково-практичній конференції «Інновації та трансфер

технологій» (Дніпропетровськ, 2016), I Міжнародній науково-практичній конференції «Новий погляд на розвиток економіки країни» (Львів, 2016), IV Міжнародній науково-практичній конференції «Стан і перспективи розвитку обліково-інформаційної системи в Україні» (Тернопіль, 2016), XII науково-практичній міжнародній конференції «Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика» (Харків, 2016), XI Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ-2016» (Київ, 2016), X Міжнародній науковій конференції «Географія, економіка і туризм: національний та міжнародний досвід» (Львів, 2016), II Міжнародній міждисциплінарній науково-практичній конференції «Сучасне співробітництво і партнерство в суспільстві» (Варшава, 2016), IV Міжнародній науково-практичній конференції «Економічний розвиток: теорія, методологія, управління» (Будапешт-Прага-Київ, 2016), XIII науково-практичній міжнародній конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри і корпоративна логістика» (Харків, 2017), Міжнародній науково-практичній Інтернет-конференції «Економіка і менеджмент 2017: перспективи інтеграції та інноваційного розвитку» (Дніпро, 2017), науково-практичній конференції «Соціалізація молоді у XXI сторіччі» (Вінниця, 2017), II Всеукраїнській конференції викладачів, здобувачів вищої освіти та молодих вчених «Современные проблемы и перспективы развития туристической отрасли» (Одеса, 2017), Всеукраїнській науково-практичній конференції «Національна економіка України в умовах європейської інтеграції» (Дніпро, 2017), Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні інформаційні та комунікаційні технології на транспорті, в промисловості і освіті» (Дніпро, 2017).

Публікації. Основні положення і висновки дисертаційної роботи викладено в 67 наукових працях, серед яких 2 одноосібні монографії, 1 колективна монографія, 34 статті у наукових фахових виданнях (з них 33, що входять до наукометричних баз даних), 5 – в зарубіжних виданнях, що входять до наукометричних баз даних; 25 – матеріали і тези доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць становить 81,65 друк. арк., з них особисто автору належать 66,95 друк. арк.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 577 сторінок, у т. ч. основний текст займає 368 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 79 рисунками, 47 таблицями та містять 13 додатків. Список використаних джерел налічує 416 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми, її зв'язок з науковими програмами, планами; визначено мету, завдання, об'єкт та предмет дослідження; названо використані методи дослідження; сформульовано наукову проблему, розкрито особистий внесок здобувача, подано відомості щодо апробації результатів.

У **першому розділі** – «Теоретико-методичні основи інноваційного розвитку компаній у сучасних умовах» – проаналізовано історично-

філософський аспект формування теоретичного базису процесу інноваційного розвитку компаній в економічній думці; запропоновано концептуальні підходи та принципи формування інноваційного розвитку як економічного процесу; розглянуто організацію залізничного туризму як напряму забезпечення інноваційного розвитку залізничних компаній.

Визначено, що процес інтеграції та уніфікації в контексті глобалізаційних змін сприяє стрімкому розвитку інформаційних технологій, а це принципово змінює статус та вплив інноваційних економічних знань на збереження та відтворення цивілізаційних засад суспільства. Розвиток економіки в цілому та пасажирських компаній залізничного транспорту зокрема визначається темпами розбудови креативної економіки, вмінням ефективно використовувати можливості наукового інноваційного потенціалу.

Серед найголовніших завдань сьогодення є створення інноваційних систем розвитку компаній, які відповідатимуть вимогам і викликам часу. Зазначені завдання актуалізуються з огляду на активну участь вітчизняних компаній в загальноцивілізаційних процесах, що вимагають поглибленого осмислення власної ідентичності, з метою знаходження свого унікального місця в умовах швидкого розвитку інновацій сучасної інтелектуальної платформи.

У цьому аспекті саме інноваційний розвиток компаній є критеріальним виміром щодо оцінки її спроможності відповідати запитам епохи. Ситуація ускладнюється тим, що в сучасних умовах формується новий економічний вектор розвитку, який базується на феномені глобального монетаризму та втіленні знань у реальні креативні інноваційні проекти. Тому актуальною проблемою є формування інноваційного розвитку компаній у локалізаційному та глобалізаційному вимірах, що має відкритий характер моделювання процесів соціоекономічної динаміки.

Інноваційний розвиток компанії не може бути самоціллю. Це засіб досягнення стратегічних цілей компанії, який повинен сприяти досягненню цілей усіх стейкхолдерів (принаймні більшості) відносно цієї компанії. Особливо це стосується залізничного транспорту та пасажирської компанії зокрема, діяльність яких має значний вплив на економічні процеси в державі

Інноваційна діяльність на залізничному транспорті має певні особливості, зумовлені специфікою самої галузі: її капіталомісткістю, інерційністю, повільною окупністю інвестицій тощо. На залізничний транспорт припадає більше половини всього вантажообігу, тому з розвитком залізниць пов'язані інші галузі економіки. Крім того, залізничний транспорт є досить матеріаломісткою та енерговитратною галуззю, де впровадження інновацій з метою економії витрат може дати значний соціально-економічний ефект. На основі проаналізованих офіційних документів щодо впровадження інновацій на залізничному транспорті, а також визначення пріоритетів розвитку пасажирської залізничної компанії сформульовано цілі інноваційного розвитку (рис. 1).



Рис. 1. Взаємозв'язок системи цілей інноваційного розвитку пасажирської компанії з основними напрямками розвитку залізничного транспорту

Розроблено понятійно-категоріальний апарат дослідження шляхом доповнення та встановлення логічних зв'язків між базовими категоріями та поняттями. Завдяки морфологічно-декомпозиційному аналізу введено вперше або уточнено сутність таких понять: «інноваційний розвиток підприємства», «інноваційний розвиток пасажирської залізничної компанії», «система забезпечення інноваційного розвитку пасажирської залізничної компанії», «сфера залізничного туризму», «залізничний туризм», сутність якого полягає у встановленні інтегральної характеристики впливу інноваційного розвитку, комплексним результатом якого є перспективність, доказовість, концептуальність наукового дослідження, що дозволяє конкретно теоретично обґрунтувати науково-методологічні напрями та сприяє встановленню нових закономірностей та виявленню залежностей між існуючими факторами та економічними явищами, що формують проблематику інноваційного розвитку підприємств у сучасній економічній думці (рис. 2).



Рис. 2. Понятійно-категоріальний апарат дослідження інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму

У роботі доведено, що впровадження креативних стратегій розвитку залізничного туризму на ринку є інноваційним процесом у діяльності пасажирських залізничних компаній, який надасть можливість розширити ринок послуг з перевезення та організації туристичної індустрії.

Впровадження залізничного туризму в ринкових умовах є інноваційним проектом, для ефективної реалізації якого потрібна наявність ринкового потенціалу, інноваційного потенціалу розробника інновацій, а також виробничо-збутового потенціалу. Виконані дослідження показали, що в Україні є можливість реалізації залізничного туризму, а саме: існує розвинута залізнична інфраструктура; розроблено нові моделі сучасного рухомого складу, які можуть побудувати вітчизняні заводи; є потенційні інвестори і, найголовніше, є значний попит на цей вид інноваційного продукту.

На основі досліджень встановлено, що сфера залізничного туризму конкретизується у визначеному колі соціально-економічних суб'єктів і видів діяльності, об'єднаних спільною метою – задоволення туристичних потреб населення.

Отже, інноваційність у сучасних умовах господарювання є пріоритетним фактором економічного розвитку й суспільного прогресу. В умовах глобалізації відбувається переорієнтація ресурсів розвитку на інтелектуальний капітал, продуцентами й носіями якого є заклади науки, інноваційні компанії та інші суб'єкти господарювання. Глобальна інформатизація ринку, крос-культурна уніфікація формують глобальний споживчий попит на інноваційну діяльність. З метою підвищення конкурентоспроможності пасажирських компаній необхідно розвивати інтелектуальний ресурс у напрямку сучасних пріоритетів науково-технологічного прогресу.

У другому розділі – **«Методологічні аспекти інноваційного розвитку компаній»** – розглянуто парадигму дослідження інноваційного розвитку компаній; проаналізовано моделі та інструменти оцінки інноваційного розвитку компаній.

Зважаючи на позитивний досвід інших країн, в Україні потрібно докласти зусилля для розвитку внутрішнього туризму. Це дозволить відновити інфраструктуру, пов'язану з рекреаційними зонами та історичними й культурними пам'ятками, підвищити інтерес для пізнання культури, а отже, збагатить духовний світ населення.

Виявлено, що в Україні є значний потенціал для розвитку залізничного туризму, проте його форми є маловідомими для вітчизняних туристів, тому до нього сформоване або інертне, або негативне ставлення. Залучення додаткового пасажиропотоку можливе шляхом кардинального поліпшення умов проїзду, розширення спектру послуг та розробки доступних тарифів.

У роботі сформовано теоретично-методологічні основи інноваційного розвитку компаній (рис. 3), які базуються: на відібраних теоріях представників економічних шкіл про конкретні методи й прийоми науково-емпіричного пізнання, які є основою компоненту інноваційної діяльності; на дослідженні взаємозумовленості, взаємозв'язку й залежності систем знань та систем

діяльності; дослідженні структури, логічної організації, методів і засобів раціонально-рефлексивної свідомості та спрямовані на формування системно-логічних результатів, якими визначено складність, багатогранність і міждисциплінарний статус проблеми інноваційного розвитку компаній, що зумовлює необхідність її вивчення в системі координат, утворених різними рівнями методології науки, та формує пріоритети парадигми розвитку.

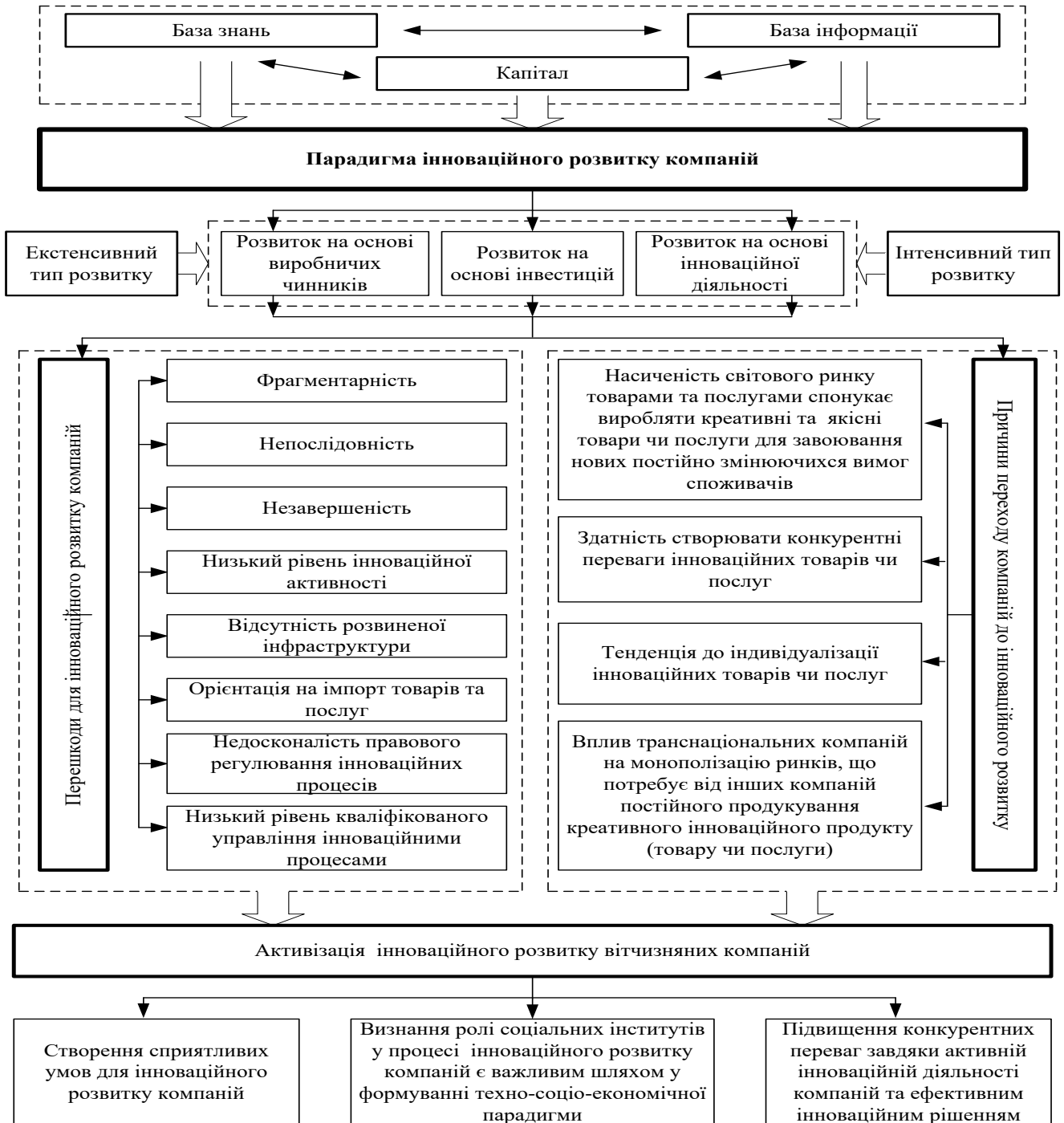


Рис 3. Теоретично-методологічні основи інноваційного розвитку компаній

Надання повного комплексу туристичних послуг, трансферних перевезень, оглядових екскурсій дозволяє пасажирським компаніям визначити сферу своєї діяльності під час організації залізничного туризму, раціональні умови та зони

використання залізничного транспорту на конкурентному ринку туристичних послуг, оптимізувати фінансування креативних інноваційних проектів.

Доведено, що розвиток залізничного транспорту та сфери туризму й курортів для будь-якої країни, зокрема й України, може стати вагомим чинником прискорення економічного зростання, підтримки зайнятості, структурної модернізації економіки, наповнення бюджетів усіх рівнів. Досягти цього можна за умови поєднання трьох складових сталого розвитку: економічної, соціальної та природоохоронної, а також обов'язкового врахування збалансованого використання існуючих ресурсів.

Розвиток залізничного туризму в Україні дозволить оновити парк пасажирських вагонів, збільшити пасажиропотік, підвищити конкурентоспроможність залізниць, порівняно з іншими видами транспорту, оновити інфраструктуру, регулярно наповнювати бюджети місцевих рівнів.

У третьому розділі – «Оцінка ефективності діяльності пасажирських компаній як передумова формування інноваційно-векторальної платформи їх розвитку» – розглянуто трансформаційні процеси та оцінено рівень розвитку пасажирських залізничних компаній в Україні; запропоновано методика визначення взаємозалежності перспективної кількості потенційних туристів від інноваційного розвитку компанії залізничного туризму; розроблено організаційно-функціональне забезпечення інноваційного розвитку компанії залізничного туризму; запропоновано науково-практичний підхід щодо визначення оптимальних структур управління туристичними перевезеннями на основі альтернативних механізмів фінансування.

З жовтня 2015 року Укрзалізниця почала реформувати свою організаційну структуру, за якою передбачалося утворення двох секторів: монопольного та конкурентного.

До монопольного сектору було віднесено основну діяльність українських залізниць – перевезення пасажирів у далекому, регіональному та приміському сполученні, а також вантажні перевезення та організаційні структури, що їх обслуговують. Надання туристичних послуг може бути віднесено до монопольного сектору, якщо ПАТ «УЗ» буде займатися тільки перевезенням туристів (трансферні послуги), або до конкурентного сектору, якщо на базі ПАТ «УЗ» буде утворена туристична компанія, яка надаватиме весь комплекс туристичних послуг. Також можливий варіант організації туристичних компаній, який передбачає утворення самостійних юридичних осіб, які будуть орендувати в ПАТ «УЗ» нитки графіка, а туристичні залізничні перевезення виконувати власним рухомим складом.

Запропоновано методика визначення взаємозалежності інноваційного розвитку пасажирських компаній від перспективної кількості потенційних споживачів послуг залізничного туризму, яка базується на масиві статистичних даних ретроспективного аналізу діяльності пасажирських компаній та формуванні системних параметрів потенційних інвестиційних проектів розвитку залізничного туризму, що враховують не тільки попит на туристичні перевезення залізничним транспортом, а й наявність залізничної інфраструктури до туристичних об'єктів.

Перспективна кількість туристів, які будуть користуватися вузькоколіійною лінією та туристичною інфраструктурою нового району, визначається за формулою

$$PKT = PKBG \cdot K_{\text{тур.річ}} + PKPP \cdot K_{\text{пр.річ}} + PKMM \cdot K_{\text{м.річ}}$$

де PKBG – прогнозна кількість туристів у районі тяжіння залізниці, які протягом року будуть користуватися місцевими готелями, приватними апартаментами та залізничним трансфером, чол.;

$K_{\text{тур.річ}}$ – прогнозний коефіцієнт, який враховує коливання кількості туристів протягом року;

PKPP – прогнозна кількість персоналу, який обслуговує туристичні об'єкти й протягом року буде користуватися залізницею, чол.;

$K_{\text{пр.річ}}$ – прогнозний коефіцієнт, який враховує коливання кількості обслуговуючого персоналу протягом року;

PKMM – прогнозна кількість місцевих мешканців, які протягом року будуть користуватися залізницею; визначається залежно від кількості населення, що проживає в зоні тяжіння, з урахуванням коефіцієнта, який враховує частку населення регіону, що буде користуватися цією залізницею, чол.;

$K_{\text{м.річ}}$ – прогнозний коефіцієнт, який враховує коливання кількості місцевих мешканців, які будуть користуватися залізницею протягом року.

Це сприятиме забезпеченню побудови багаторівневої ефективної системи управління пасажирськими компаніями та підвищить результативність їх інноваційного розвитку.

Розроблено систему організаційно-функціонального забезпечення інноваційного розвитку (рис. 4), сутність якої полягає в побудові ієрархічної структури та верифікації специфічних властивостей системи забезпечення інноваційного розвитку пасажирської компанії на науково обґрунтованих системоутворюючих принципах. Це дозволяє систематизувати певні види організаційно-функціонального забезпечення інноваційного розвитку (система змішана; багаторівнева; динамічна; неоднорідна; призначена для певної мети; керована; система зі змішаними змінними; «біла шухляда»; система з комбінованим управлінням, організаційна; велика складна система; стохастична; відкрита система) та сприяє своєчасній розробці та впровадженню комплексу корегуючих заходів інноваційного розвитку пасажирських компаній.

У роботі доведено, що наявність залізничного сполучення – це один із факторів, який спонукає туристів подорожувати. Але для збільшення обсягу туристичних перевезень необхідне додаткове будівництво нових залізничних колій та впровадження інноваційних видів залізничного транспорту, зокрема для організації перевезень вузькими коліями.

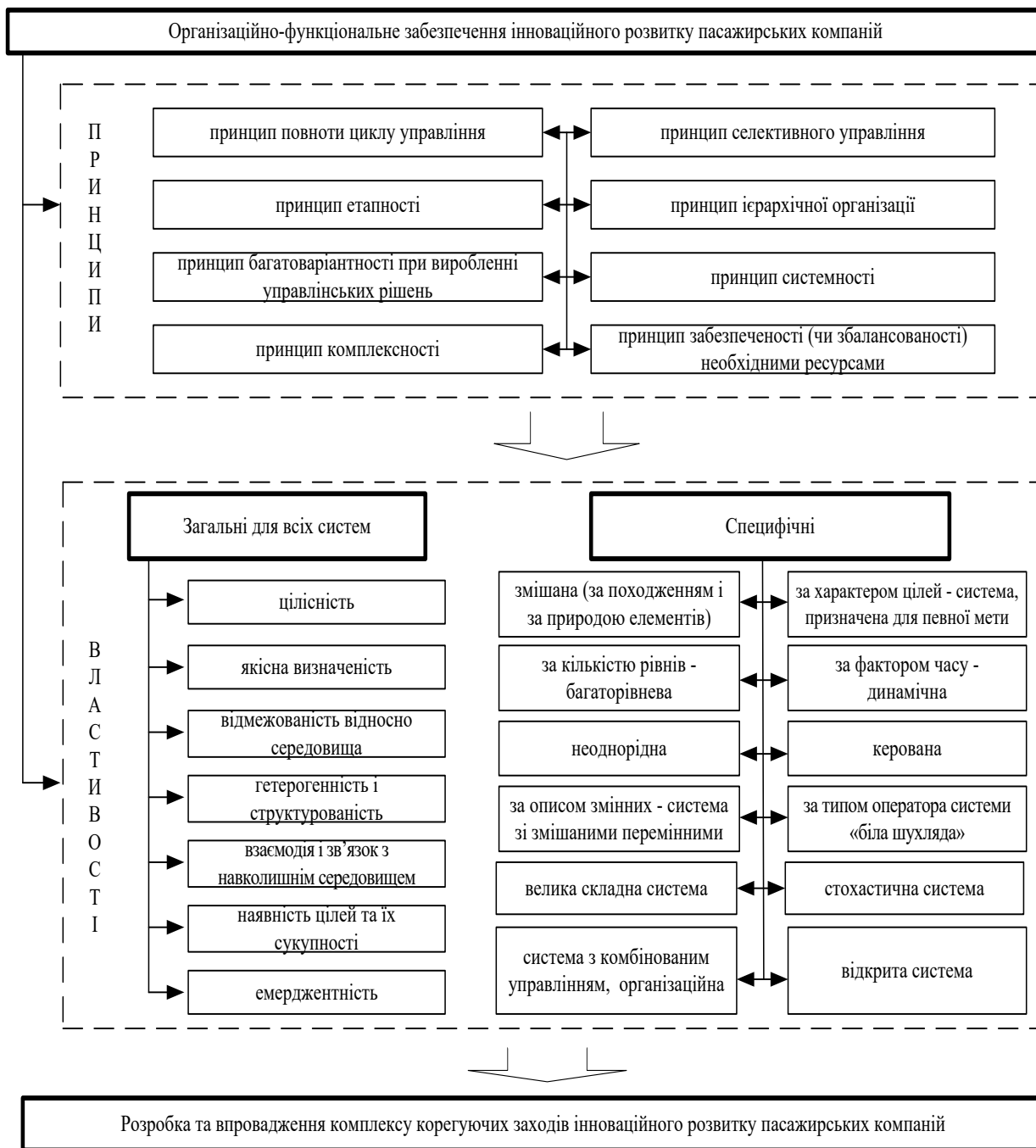


Рис. 4. Система організаційно-функціонального забезпечення інноваційного розвитку

Розроблено науково-практичний підхід до організації залізничного туризму, виходячи з методик визначення загального часу одноденних, дводенних та багатоденних туристичних подорожей вузькими коліями, які додатково враховують можливість тимчасової висадки й посадки деяких туристів на проміжних станціях для отримання послуг за квитком з відкритою датою та місцевих мешканців і працівників, які обслуговують туристичний бізнес, що дозволить пасажирським компаніям заздалегідь планувати різні види туристичних подорожей вузькоколійною залізницею, мінімізувати витрати на організацію та підвищити рівень їх інноваційного розвитку (рис. 5).

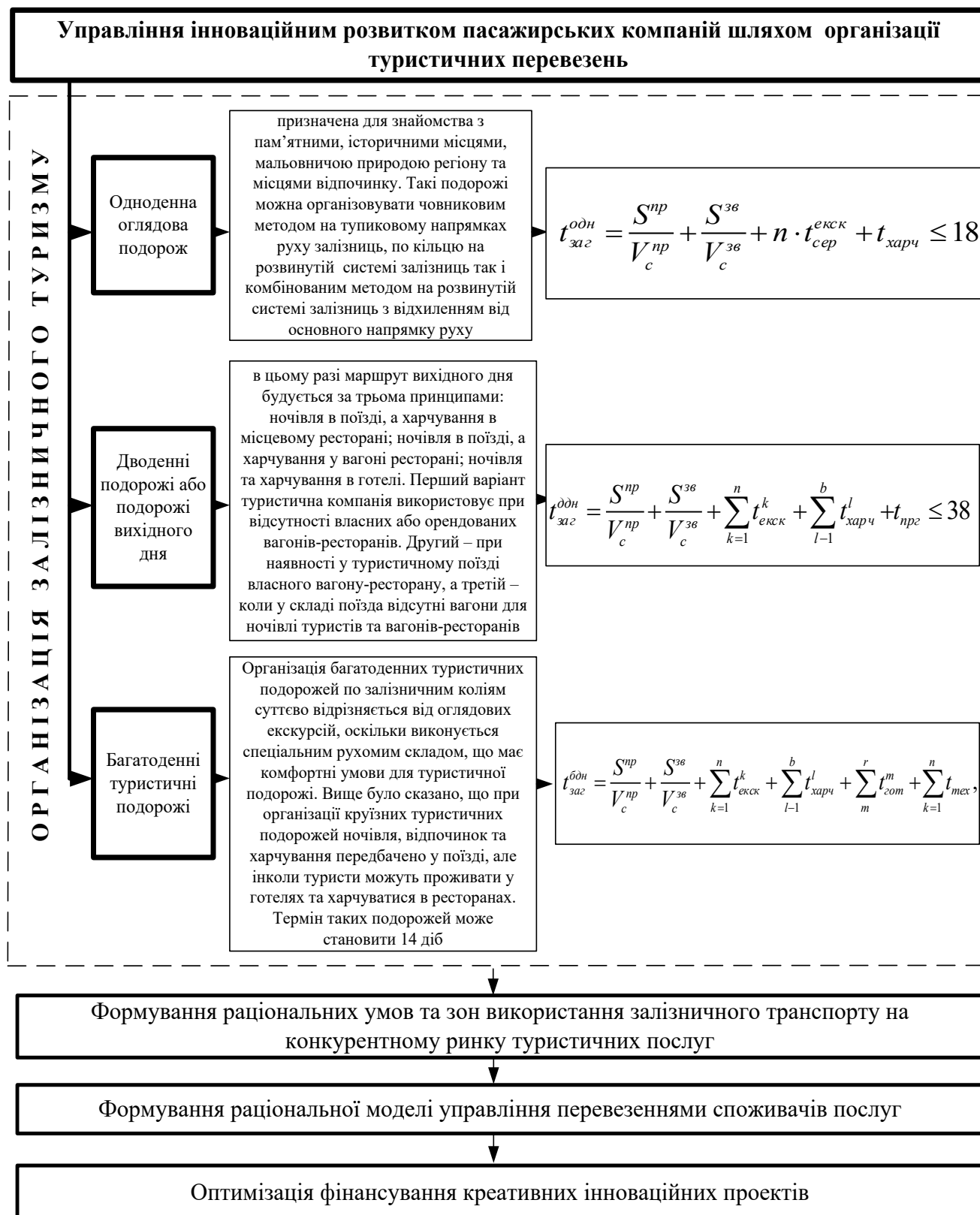


Рис. 5. Науково-практичний підхід до організації залізничного туризму, виходячи з методик визначення загального часу туристичних подорожей

У роботі набули подальшого розвитку організаційні моделі побудови компаній, що будуть займатися залізничним туризмом, які базуються на різних принципах їх належності до монопольного або конкурентного сектору ПАТ «Укрзалізниця»: монопольний – передбачає виконання тільки залізничних трансферних перевезень; конкурентний – передбачає додатково ночівлю, харчування та обслуговування гідом у поїзді, а також надання інших туристичних послуг самостійно або за договорами аутсорсингу з іншими організаціями, що дозволить підвищити ефективність їх діяльності.

Запропоновано різні схеми організації туристичних подорожей з урахуванням напрямку залізничного маршруту, кількості туристичних екскурсій протягом дня та загального терміну туристичної подорожі.

Визначено, що за даними калькуляції окремої залізниці встановлюються витрати з перевезень пасажирів вузькими коліями з розподілом за такими складовими: локомотивною, інфраструктурною та пасажирською. До локомотивної складової слід включити витрати локомотивного господарства на експлуатацію, обслуговування, ремонт та утримання локомотивів, що задіяні на перевезеннях вузькими коліями та маневровій роботі. До пасажирської складової – витрати пасажирського господарства на екіпірування пасажирських вагонів, обслуговування вагонів у пасажирських поїздах, технічне обслуговування вагонів за програмою ТО-1, продаж залізничних квитків при трансферних перевезеннях, експлуатацію, обслуговування та амортизацію автоматизованих систем оплати, контролю та обліку. До інфраструктурної складової запропоновано включити витрати всіх господарств, які обслуговують та утримують у належному стані залізничні колії, штучні споруди, станції, будівлі й діяльність яких пов'язана з інфраструктурою вузькоколійної залізниці.

Враховуючи те що вузькоколійна залізниця відособлена від звичайної широкої колії, багато статей витрат не включено в інфраструктурну складову. Залишилися тільки ті статті витрат, які пов'язані безпосередньо з процесом перевезень пасажирів вузькоколійним рухомим складом (поїздами та рейкомобілями).

Отже, впровадження креативних заходів щодо інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму дозволить підвищити рівень конкурентоспроможності цих компаній у сучасних умовах господарювання.

У четвертому розділі – «Формування організаційно-економічного забезпечення інноваційного розвитку залізничних пасажирських компаній» – визначено економічну ефективність залізничного туризму в контексті забезпечення інноваційного розвитку; розроблено методичний підхід щодо управління маркетинговою діяльністю пасажирських компаній; запропоновано науково-практичний підхід до планування та прогнозування рівня інноваційного розвитку пасажирських компаній.

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 (для впровадження інновацій використовують відповідні ресурси, ефективність яких визначається ступенем важливості та масштабності нововведення).

У роботі розроблено науково-методичний підхід до оптимізації процесів інноваційного розвитку пасажирських компаній при організації залізничного туризму (рис. 6), 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. 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 детермінантів і залежать від часткових припущень та специфікацій для обліку неспостережних 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 вузькоколійного пасажирського вагона в Україні при колії 750 мм не дозволяє забезпечити повний комфорт у цих поїздах. На відміну від українського, закордонний вузькоколійний 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.

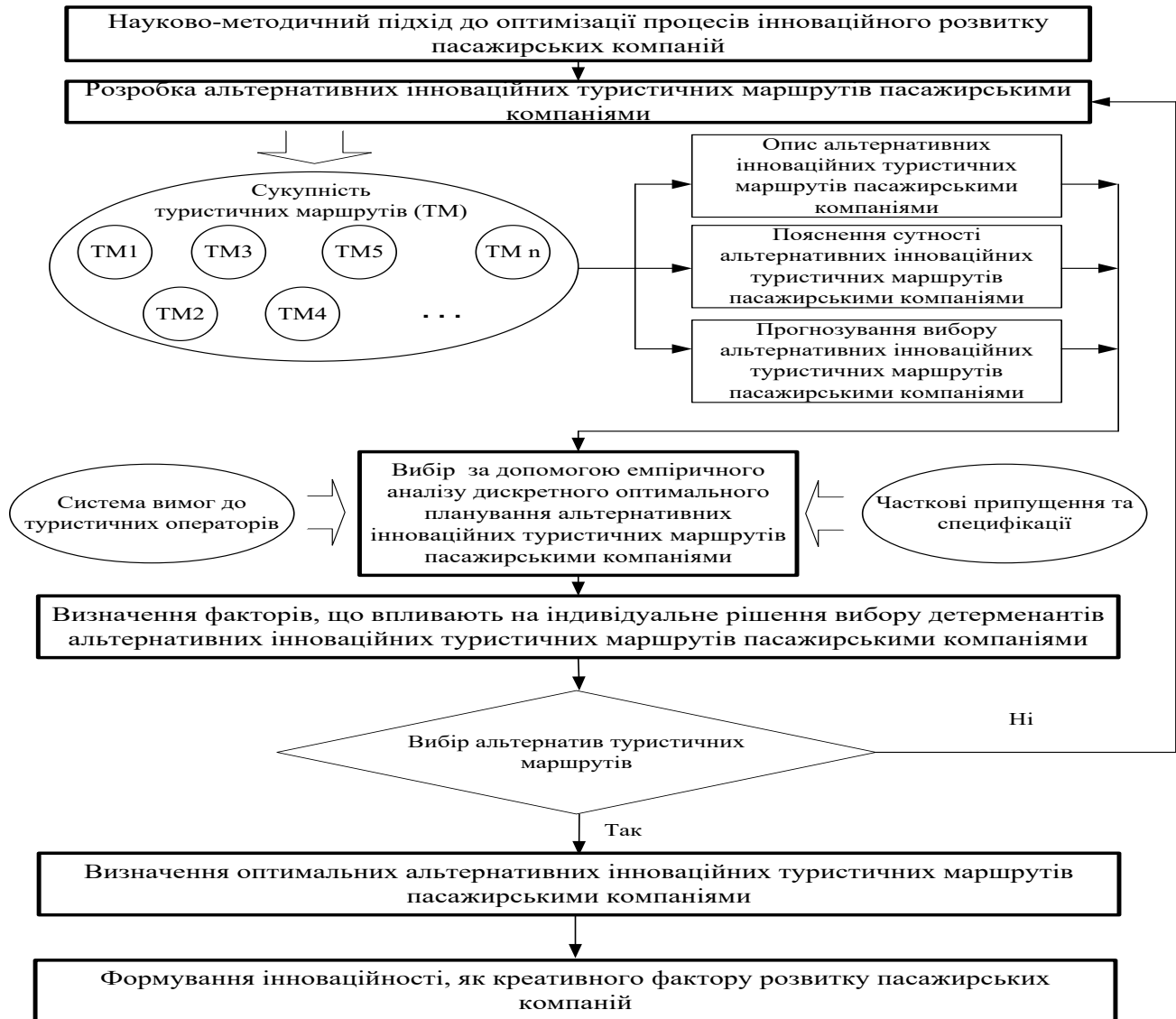


Рис. 6. Науково-методичний підхід до оптимізації процесів інноваційного розвитку пасажирських компаній

Виконані дослідження показали, що в Україні є попит на туристичні перевезення залізничним транспортом, оскільки вони надійніші, безпечніші та комфортніші за альтернативні види транспорту. Крім того, європейські країни виявляють інтерес до будівництва вузькоколіїних туристичних залізниць у Закарпатті й можуть стати потенційними інвесторами.

Визначено, що ринок залізничних туристичних послуг формується за двома напрямками. Перший передбачає переключення частини клієнтів з автомобільного туризму на залізничний туризм, оскільки нові сучасні вагони більш надійні, безпечні, комфортні й не потребують проживання в готелях. Другий – це використання існуючих та нових вузьких колій, здебільшого у важкодоступних районах Закарпаття та Західної України, для залучення додаткових вітчизняних та закордонних туристів.

Залежно від структури поїзда, комфортності вагонів, маршруту подорожі та терміну перебування туристів на маршруті в роботі розроблено класифікацію можливих варіантів організації залізничного туризму з перевезеннями вузькими

коліями. Крім туристичних подорожей, залізничний туризм містить трансферні перевезення. Трансферні перевезення вузькими залізничними коліями передбачають перевезення туристів, відпочиваючих у готелях, працівників готелів, мешканців малих міст та селищ у будь-якому напрямку спеціальним вузькоколіїним рухомим складом та рейкомобілями.

У роботі запропоновано науково-методичний підхід до визначення економічної ефективності залізничного туризму в контексті забезпечення інноваційного розвитку пасажирських компаній (рис. 7), який базується на використанні цілеспрямованого систематичного процесу аналізу та оцінки рівня позитивних змін якісного стану підсистем (виробничої, маркетингової, фінансової, управлінської та ін.) з урахуванням впровадження інновацій у діяльність пасажирської компанії з метою досягнення як цілей інноваційного розвитку, так і стратегічних цілей компанії та покращення її привабливості для всіх стейкхолдерів (пасажирів, компанії, персоналу та ін.). Це дозволяє підвищити ефективність їх функціонування в умовах активізації та динамічного розвитку ринку інноваційних технологій.

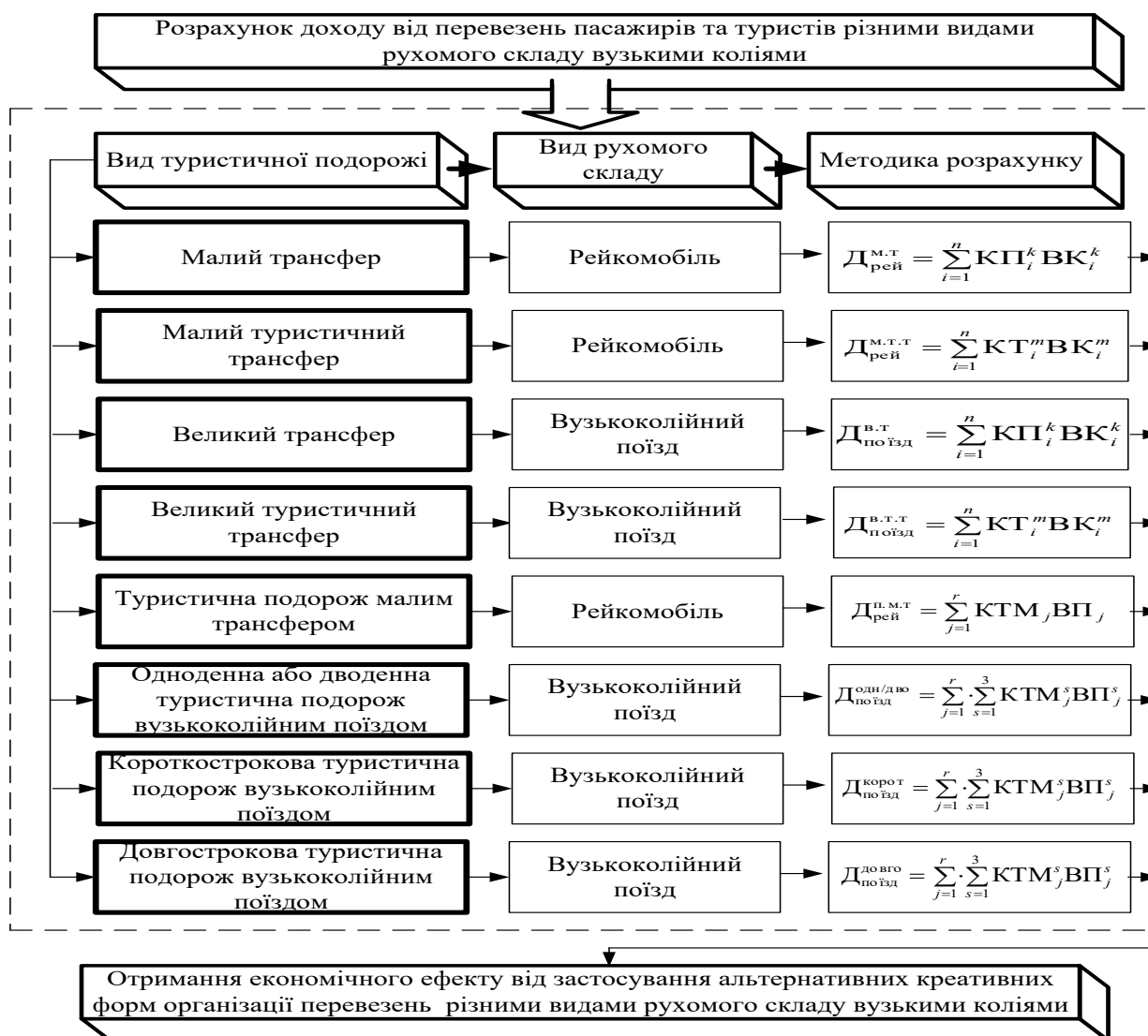


Рис. 7. Науково-методичний підхід до визначення економічної ефективності залізничного туризму в контексті забезпечення інноваційного розвитку пасажирських компаній

У роботі визначено, що на туристичний потенціал будь-якої країни світу впливає загальна кількість, вікова структура та мобільність її населення, життєвий та культурний рівень мешканців, а також їх попит на туристичні подорожі.

Запропоновано методичний підхід щодо управління маркетинговою діяльністю пасажирських компаній, який орієнтований на досягнення цілей їх інноваційного розвитку шляхом організації залізничного туризму, спрямований на максимізацію соціального ефекту шляхом посилення ресурсної спроможності та дозволяє визначити обсяги туристичних перевезень залізничним транспортом і класифікувати види туристичних подорожей.

У роботі застосовано найбільш популярну форму маркетингових досліджень – структуроване пряме опитування за допомогою анкети.

Участь в опитуванні взяли жителі більшості регіонів України (було опитано понад 1 000 осіб різних вікових категорій, статусу та матеріального забезпечення), крім того, опитування відбувалося через Інтернет. Результати анонімного анкетування громадян щодо вибору виду транспорту для туристичних подорожей у межах материкової України наведено в табл. 1.

Таблиця 1

Результати анонімного анкетування громадян щодо вибору виду транспорту для туристичних подорожей у межах материкової України.

Джерело: розробка автора

Респонденти за віком	Кількість опитаних	Частота здійснення туристичних подорожей протягом року				Пріоритетний вид транспорту, який опитуваний обрав для здійснення майбутніх подорожей		
		1 раз	До 3 разів	Більше 3 разів	Людина не любить подорожувати	Людина не має можливості подорожувати	Сучасний туристичний поїзд	Експресний автобус
До 30 років	450	192	143	54	6	55	351	99
30–60 років	381	101	165	44	8	63	304	77
Старше 60 років	169	37	16	6	18	92	125	44
Разом	1 000	330	324	104	32	210	780	220

Результати анкетування свідчать про те, що:

1. Найбільше в Україні подорожує молодь віком до 30 років, питома вага якої становить 45 %. Крім того, 12 % молодих громадян не мають матеріальної можливості подорожувати, а 1,33 % зовсім не люблять подорожувати.

2. Громадяни віком від 30 до 60 років (38,1 % опитуваних) подорожують майже у два рази менше, ніж молодь. 16,5 % представників цієї вікової категорії не мають матеріальної можливості подорожувати.

3. Група громадян старших за 60 років (16,9 опитуваних) подорожують зовсім не активно. 54,4 % цієї вікової категорії громадян не мають матеріальної можливості подорожувати, а 10,5 % зовсім не люблять подорожувати.

4. Залізничний туризм до душі майже усім віковим категоріям. 78 % молоді вважають своїм пріоритетом для туристичних подорожей залізницю, 79,8 % мешканців України віком 30–60 років віддають перевагу туристичним подорожам у сучасних поїздах, прихильність до залізничних подорожей у громадян віком старше за 60 років також висока й складає майже 74 %.

Розрахувавши показники варіації для отриманих даних, висновки такі:

- Модальний вік громадян, що здійснюють в середньому одну туристичну поїзду за рік, 20,35 року, тобто категорія студентів, які через брак коштів та значну зайнятість не можуть подорожувати частіше. Мода в групах до трьох та більше поїздок за рік у екскурсійному автобусі або туристичному поїзді варіюється від 24,55 до 33,85 року, тобто, таку кількість поїздок можуть здійснювати працюючі громадяни, які мають для цього матеріальну можливість. Громадяни, які не люблять та не мають можливостей подорожувати, мають модальний вік у межах від 67,19 до 70,71 року, що може пояснюватися поганим станом здоров'я та недостатністю коштів.

- Наявна правостороння асиметрія, оцінивши яку за допомогою середньої квадратичної помилки коефіцієнта асиметрії, отримали, що виконується умова $|As|/s_{As} < 3$, $(0,66 - 1,84) < 3$. Це підтвердило наявність невагомої асиметрії та несиметричного характеру розподілу ознаки, тобто більша частка подорожуючих у комфортабельних екскурсійних автобусах або сучасних туристичних поїздах – люди молодого та середнього віку (групи до 30 років та 30–60 років).

- Показник ексцесу негативний, тобто дані за віковими категоріями подорожуючих мають плосковершинний характер: $s_{Ex} < 3$ ($0 < 3$), із незначним відхиленням від нормального розподілу, що вважається неістотним.

Перевірка гіпотез про розподіл даних за допомогою критерію Пірсона показала, що дані вибірки мають нормальний розподіл

$$K_{\text{набл}} < K_{\text{кр}}; (2,42 - 45,93) < 233,9943,$$

що свідчить про високу концентрацію значень біля центру розподілу і також підтверджує, що більша частка подорожуючих припадає на категорію до 30 років (центр розподілу) та найближчу до неї групу опитуваних – 30–60 років.

Автором виконано також Інтернет-опитування потенційних споживачів туристичних послуг: більшість респондентів подорожує 1 раз на рік (47,2 %), решта подорожує до 3 разів на рік (23,6 %), більше 3 разів на рік лише 12,5 %, не люблять подорожувати 1,4 % опитаних та, на жаль, не мають можливості подорожувати 15,3% осіб. Щодо попиту на залізничний туризм виявилось, що респонденти мають уяву про залізничний туризм (56,9 %) та 83,3 % опитаних

оберуть в майбутньому подорож залізницею і лише 16,7 % – екскурсійним автобусом.

Тобто, результати двох опитувань (78 % та 83,3 % – очікуваний попит на залізничні туристичні подорожі), виконаних автором, корегують між собою.

Запропоновано науково-практичний підхід до планування та прогнозування рівня інноваційного розвитку пасажирських компаній, який базується на використанні сучасних методів економіко-математичного моделювання та наукового інструментарію оцінки впливу екзогенних та ендогенних імперативів на діяльність туристичних операторів та агентів з урахуванням умов ризиків та кооперації.

Для ефективного формування та розгортання сфери послуг залізничного туризму в Україні автором розроблено: економіко-математичну модель планування процесів діяльності туристичних операторів та агентів з урахуванням умов ризиків та кооперації, подану у вигляді дискретної двоетапної моделі оптимізації, яка забезпечує вибір набору найбільш рентабельних маршрутів залізничного туризму в Україні; економіко-математичну модель дискретного оптимального планування, призначену для визначення наборів ефективних маршрутів, що забезпечують максимум критерію чистої приведеної вартості при встановленій системі вимог до діяльності туристичних операторів, яка дозволить обрати оптимальні набори маршрутів залізничного туризму на Закарпатті.

Системою обмежень моделі є вимоги щодо рухомого складу, кількості туристів та рейсів туристичного поїзда, кількості визначених категорій маршрутів тощо. При формуванні моделі вважаються заданими варіанти залізничних туристичних маршрутів. Визначено можливі варіанти рішень залежно від зовнішніх умов і типу вихідної інформації.

Варіант В1. Результатом оптимального планування є один маршрут, який виявився найбільш рентабельним за рік (після його введення у дію).

Варіант В2. Реалізація вибору одного варіанта туристичного маршруту з урахуванням ризиків (можливих додаткових витрат через невизначеність проекту).

Варіант В3. Вибір не одного, а групи маршрутів, які разом задовольняють обмеження за ресурсами.

Варіант В4. Вибір групи маршрутів, які разом задовольняють обмеження за ресурсами з урахуванням ризиків.

Варіант В5. Формування моделі кооперації операторів (маршрутів), яка забезпечує максимум рентабельності при комбінації маршрутів (кожний із маршрутів оптимальної групи має особисту розраховану частоту реалізації, але забезпечується максимальний загальний рівень показника рентабельності).

У роботі розроблено економіко-математичні моделі планування розвитку сфери залізничного туризму, які визначають оптимальні рішення відповідно до варіантів В1–В5. При цьому для кожного з цих варіантів визначаються описи окремих маршрутів, кожний із яких представляється в моделі окремою бінарною змінною. Встановлюються допустимі значення змінних та допустимі області значень виробничих та економічних показників, розрахованих для конкретного

набору змінних величин. У змістовному сенсі завдання оптимального планування полягає у визначенні таких значень змінних, які задовольняють обмеження моделі й забезпечують максимальну оцінку показника рентабельності (або деякого іншого економічного показника ефективності туристичної діяльності). Перша економіко-математична модель дозволяє зробити оптимальний вибір множини туристичних маршрутів із встановленого набору на заданому полігоні вузькоколійної залізниці, які забезпечують максимальну рентабельність операторів при виконанні заданих умов здійснення туристичної діяльності. Пропонована методика базується на принципі незалежності функціонування окремих туристичних маршрутів та адитивності функцій оцінки показників діяльності операторів. Урахування можливих ризиків на етапі формування множини найбільш рентабельних туристичних маршрутів забезпечується шляхом застосування двоетапних моделей вибору та планування. Друга економіко-математична модель визначає показник чистої приведенної вартості (рис. 8).

Запропоновано багатокритеріальне багатоетапне планування. Подані моделі планування розвитку залізничного туризму в регіоні сформовані, виходячи з умов існування й інтересів єдиного інвестиційного центру. Тому критеріями оптимальності є максимальні значення сумарних доходів від туристичної діяльності. Наведені вище моделі не передбачають участі в проекті й конкуренцію декількох інвесторів I_n , зацікавлених у першочерговому розвитку різних туристичних маршрутів. Передусім зазначені критерії базуються на правилі зовнішнього вирішення конфліктів між I_n . У цьому випадку механізм перерозподілу отриманого максимального прибутку встановлюється поза моделлю планування. Створення та реалізація такого механізму пов'язані з вирішенням багатьох неформальних проблем.

Як методи вирішення конфліктів I_n пропонується використовувати ігровий принцип гарантованого результату, який реалізує вимога рівноправності інфраструктурних інвесторів:

$$F_C(V) = \max_V \left[\theta = \min_k (V_k / D_k) \right] = \theta_C, \quad (1)$$

де V_k – величина прибутку k -го інвестора;

D_k – обсяг його інвестицій.

Реалізація моделі планування з критерієм виду (1) дозволить вибрати туристичні маршрути, а також частоти поїздок ними, які забезпечують прибутки інвесторам відповідно до їхнього внеску в розвиток залізничного туризму.

Автором виконана розробка математичних моделей, призначених для оптимального інвестування процесів створення та використання інфраструктури залізничного туризму. У цілому розроблені моделі враховують різноманітні фактори планування.

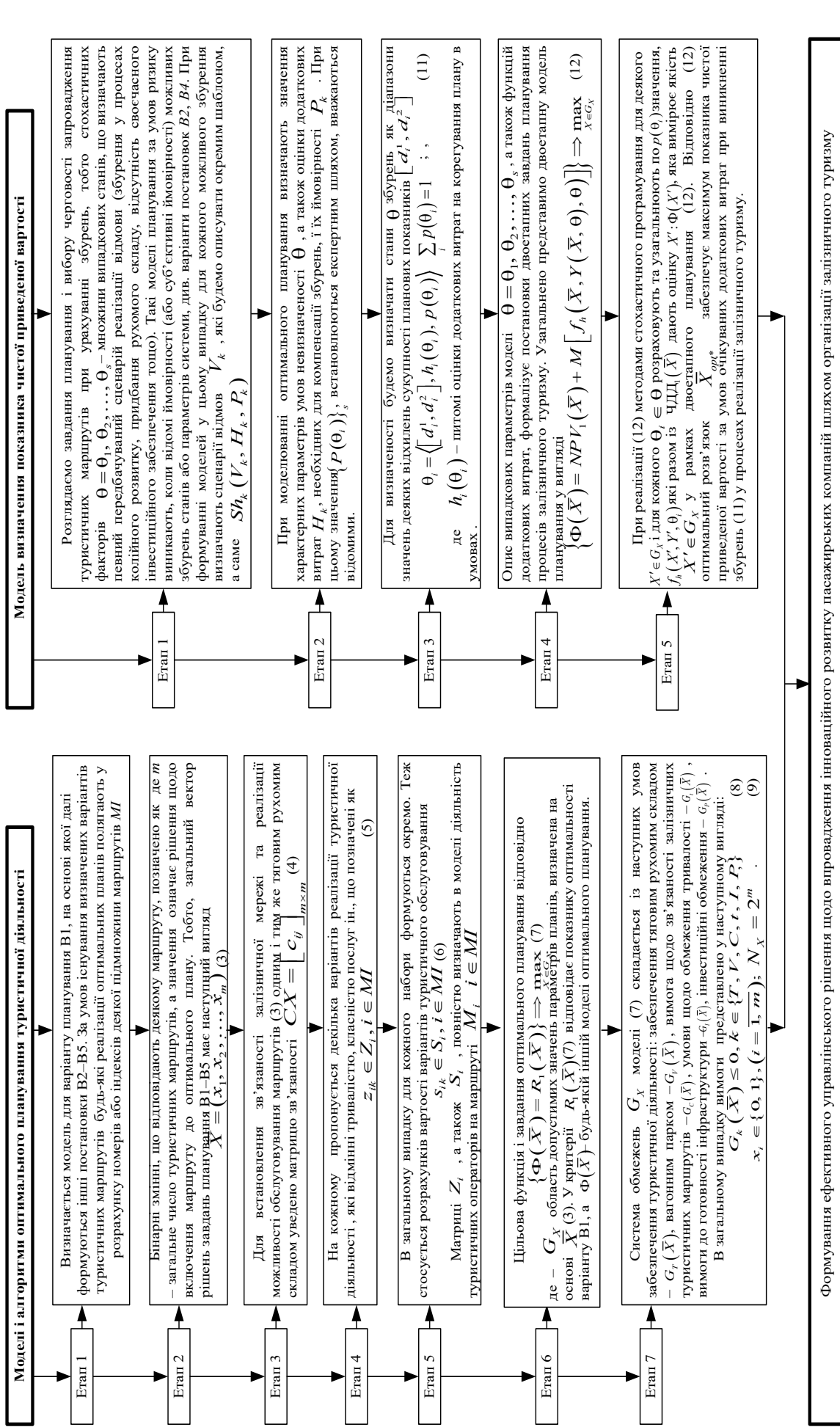


Рис. 8. Науково-практичний підхід до планування та прогнозування рівня інноваційного розвитку пасажирських компаній

Отже, результати реалізації цих моделей планування полягають у завданні черговості введення туристичних залізничних маршрутів, виходячи з існуючої та запроєктованої інфраструктури, наявності рухомого складу тощо, яка забезпечує максимум очікуваних доходів кожного учасника від туристичної діяльності за встановлений період. Результати розрахунків показують можливості запропонованих моделей для вибору черговості створення туристичних залізничних маршрутів як фактора розвитку туристичного потенціалу пасажирських компаній.

У п'ятому розділі – «Концептуальні основи забезпечення інноваційного розвитку пасажирських компаній» – розроблено концепцію інноваційного розвитку пасажирських компаній на основі формування сфери залізничного туризму в Україні, механізм інноваційного розвитку пасажирських компаній, а також стратегію інноваційного розвитку пасажирських компаній.

Ефективна адаптація компаній до змін у навколишньому середовищі можлива лише за умови реалізації превентивних заходів, спрямованих на підтримку їх життєздатності та забезпечення конкурентоспроможності, тобто в умовах постійного інноваційного розвитку.

З метою досягнення високих економічних показників пасажирським компаніям необхідно розробляти, продукувати та впроваджувати креативні інноваційні заходи для підвищення рівня розвитку шляхом організації залізничного туризму, що є важливою частиною корпоративної відповідальності. Тому в роботі доведено, що необхідно постійно досліджувати, аналізувати й розвивати ініціативи інноваційного напрямку, які створюють імідж компанії та є основою збереження й оптимізації діяльності компанії для формування соціального-економічного й фінансового потенціалу.

Для продукування необхідних дій щодо вирішення проблем і визначення перспектив інноваційного розвитку, відновлення стратегічних напрямів трансформації в роботі розроблено концепцію інноваційного розвитку пасажирської компанії (рис. 9), яка формує змістовне представлення її властивостей, характеристик, класифікаційних ознак за типами та ситуаціями в конкретній предметній галузі. Вона визначає систему складових за функціональними ознаками, властивості її елементів і причинно-наслідкові зв'язки для досягнення мети інноваційного розвитку. Концепція складається з: дескриптивного блоку (містить принципи створення, функції та специфічні властивості системи забезпечення інноваційного розвитку пасажирської залізничної компанії); блоку функціональних підсистем (інформаційного, маркетингового, інтелектуального, фінансового, аналітичного забезпечення; оцінки та мінімізації ризиків; керуюча підсистема); блоку інноваційного процесу (виділено два види інноваційного процесу – які виконуються власними силами та силами зовнішніх організацій, з урахуванням етапів прийняття рішень).

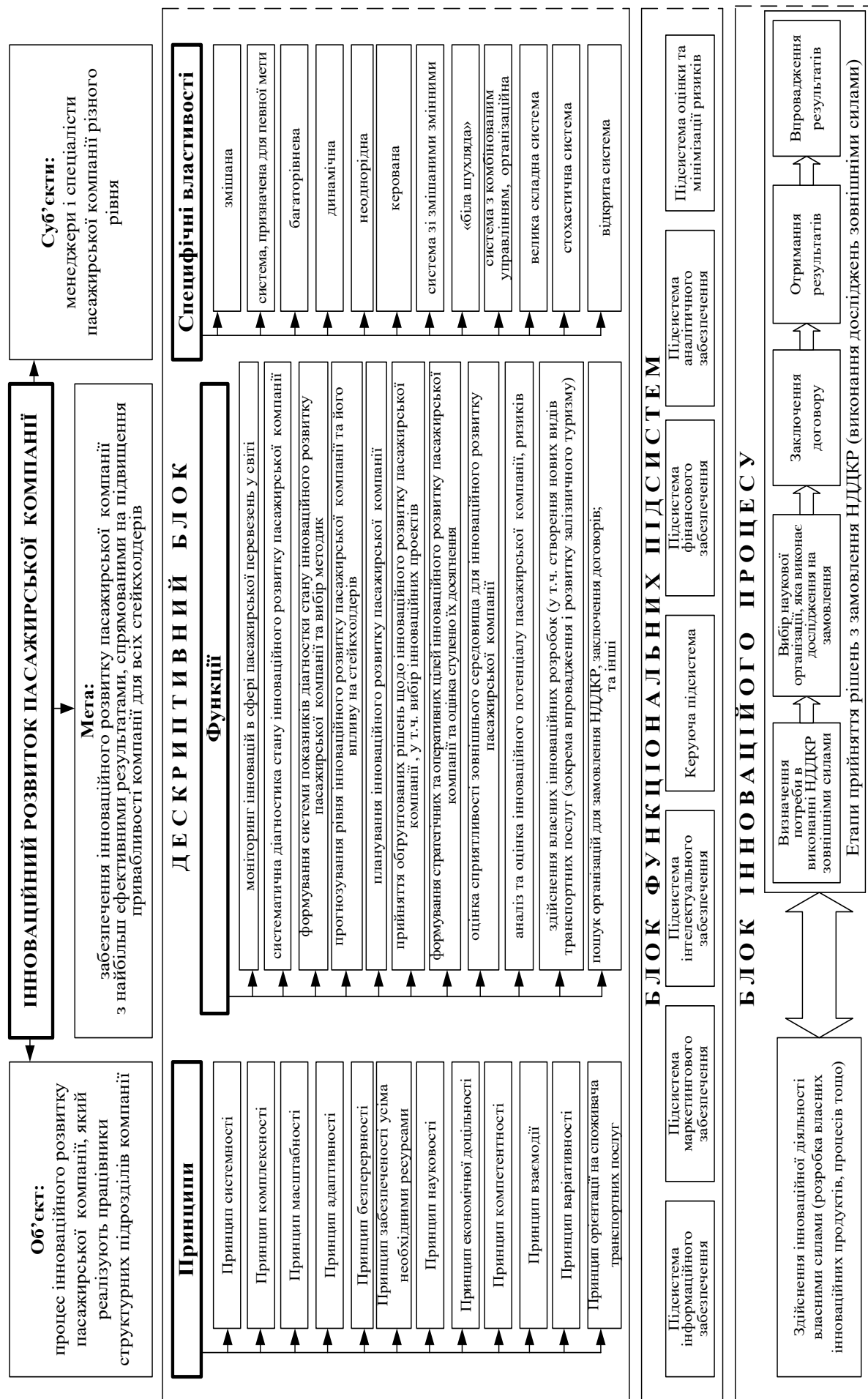


Рис. 9. Концепція інноваційного розвитку пасажирської компанії

Розроблено механізм інноваційного розвитку пасажирських компаній (рис. 10), сутність якого полягає в системному поєднанні соціально-економічних, мотиваційних, організаційних, правових та інших процесів управління.

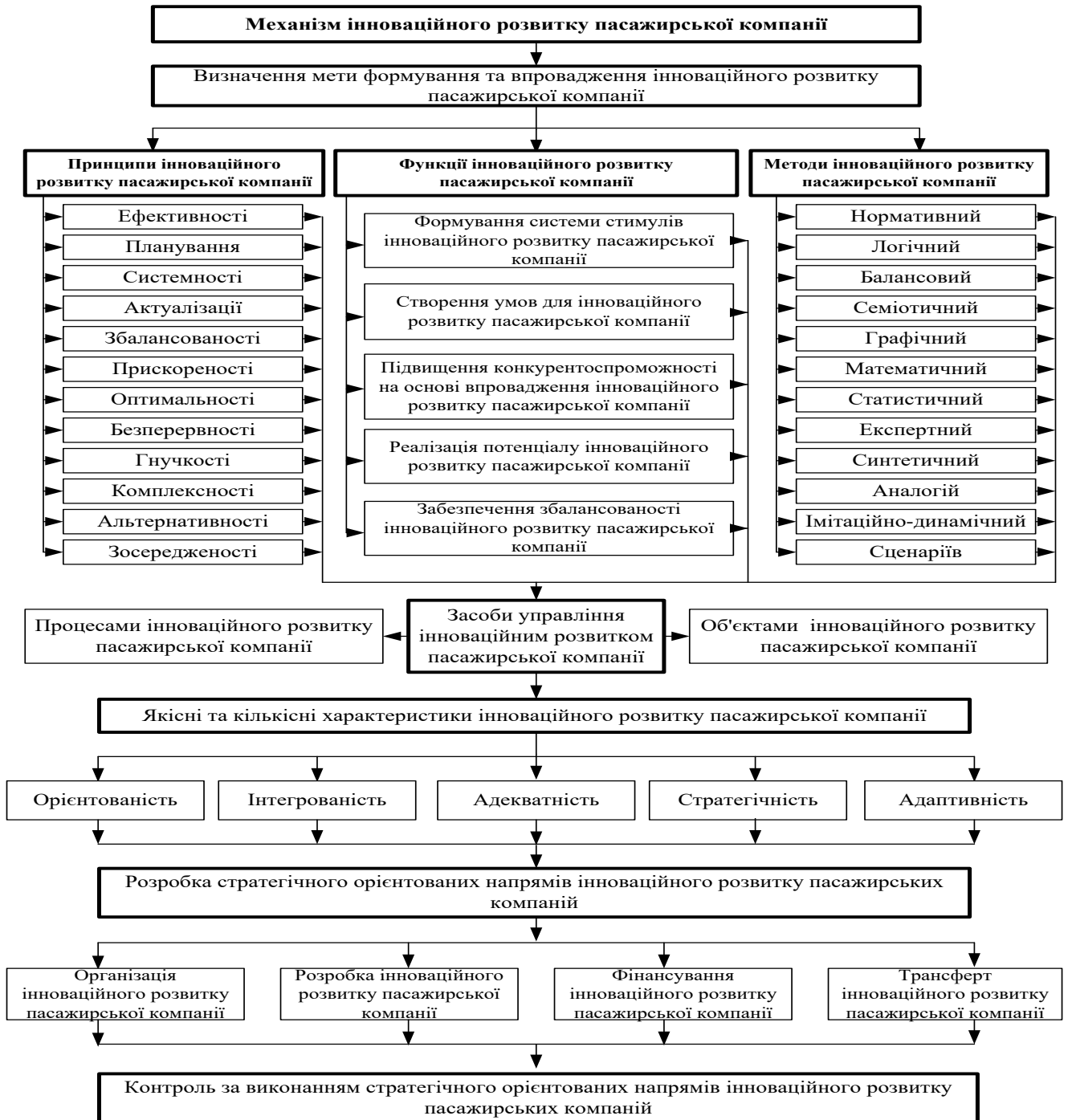


Рис. 10. Механізм інноваційного розвитку пасажирських компаній

Розроблений механізм формує цілі, принципи, способи управління об'єктами й процесами, якісні та кількісні характеристики яких забезпечують орієнтованість, інтегрованість, адекватність, стратегічність, адаптивність. Це дозволяє розробити стратегічно орієнтовані напрями розвитку залізничного туризму та забезпечити векторально-оптимальні сценарії функціонування пасажирських компаній.

У системі управління пасажирськими компаніями існують принципи, які використовуються не тільки для підтримки діяльності на відповідному рівні, а й для постійного прогресивного розвитку, насамперед шляхом розробки й реалізації стратегії їх інноваційного розвитку.

Розроблено стратегію інноваційного розвитку пасажирських компаній (рис. 11), сутність якої полягає у формуванні комплексу впорядкованих регулюючих аналітичних і управлінських заходів, спрямованих на генерування декомпенсаційних регуляторів зменшення або усунення наслідків негативного впливу дестабілізуючих факторів зовнішнього оточення та внутрішнього середовища діяльності пасажирських компаній за результатами визначення рівня сприйняття інноваційності пасажирськими компаніями. Це зумовлює необхідність визначення соціально-економічних передумов розвитку залізничного туризму та дозволяє перманентно оцінювати інноваційну активність пасажирських компаній у часі та просторі на різних стадіях життєвого циклу компаній та адаптувати сучасні інноваційні розробки туристичної галузі з метою розвитку залізничного туризму.

Розроблена стратегія інноваційного розвитку пасажирських компаній складається з таких етапів: підготовчо-організаційного (визначення основних орієнтирів інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму та визначення стратегічних рівнів інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму); змістовного (формування збалансованої системи стратегічних цілей і задач інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму, визначення стратегій інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму); контрольо-реалізаційного (вибір методів та реалізація стратегій інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму).

Пасажирські компанії повинні мати добре обґрунтовану стратегію інноваційного розвитку, сутність якої полягає у формуванні заходів щодо адаптування до передбачених та непередбачених обставин, які можуть виникнути в майбутньому.

Тенденції сучасного розвитку економічної ситуації характеризуються високим динамізмом, активізацією структурних зрушень та загостренням конкурентної боротьби. Процеси у зовнішньому середовищі набувають ознак комплексності, взаємодоповнюваності та взаємопричинності.

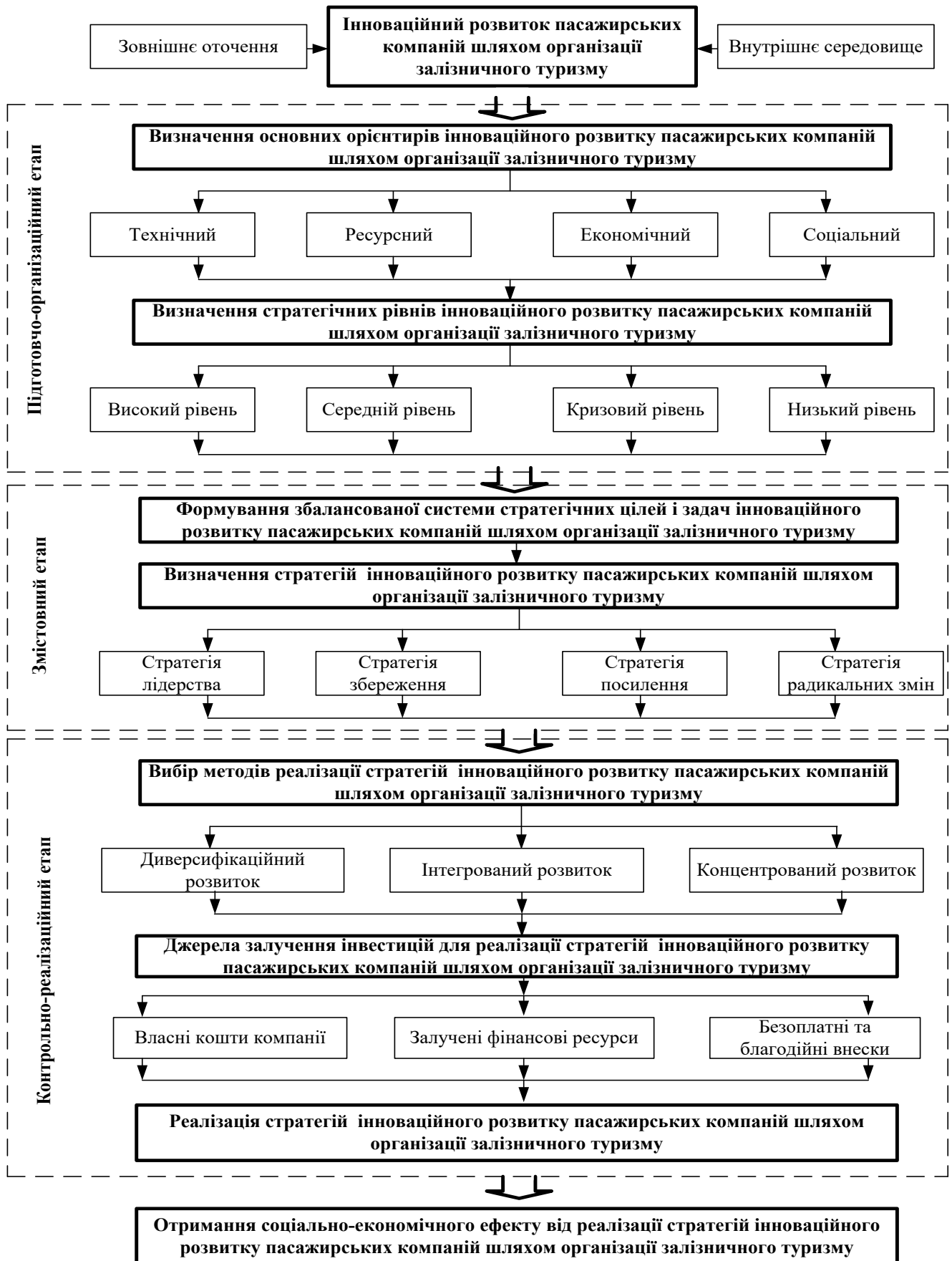


Рис. 11. Стратегія інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму

Отже, усі ці факти зумовлюють необхідність наукового пошуку креативних механізмів і методів стратегічного інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму, основою якого є інноваційність компаній, що передбачає врахування впливу і взаємозв'язку між факторами внутрішнього та зовнішнього середовища й обов'язково задовольняти попит споживачів.

ВИСНОВКИ

Дисертаційна робота спрямована на вирішення наукової проблеми – розроблення теоретичних і методичних засад інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму. В сучасних умовах господарювання формується і займає ключове місце новий вектор розвитку компаній – креативний чи інноваційний розвиток компаній, що активно використовує результати творчості, новаторства, підтримки нових ідей, пропозицій, винаходів тощо, в зв'язку з цим, в роботі розкриваються та узагальнюються питання концептуальних та теоретико-методичних підходів щодо формування комплексного інструментарію для реалізації запропонованих напрямів і типів інноваційного розвитку пасажирських компаній. Отримані автором теоретичні і практичні результати дають підставу для таких висновків.

1. Удосконалено понятійно-категоріальний апарат дослідження на основі синтезу процесного та стейкхолдерського підходів з використанням понятійного апарату теорії систем: «інноваційний розвиток підприємства», «інноваційний розвиток пасажирської залізничної компанії», «система забезпечення інноваційного розвитку пасажирської залізничної компанії», «сфера залізничного туризму». Визначено сутність понять *«інноваційний розвиток пасажирської залізничної компанії»*, яку, на відміну від існуючих, запропоновано визначати як цілеспрямований систематичний процес позитивних змін якісного стану всіх її підсистем через впровадження інновацій в діяльність пасажирської компанії з метою досягнення як цілей інноваційної діяльності, так і стратегічних цілей компанії та покращення її привабливості для всіх стейкхолдерів, та *«система забезпечення інноваційного розвитку пасажирської залізничної компанії»*, яку, на відміну від існуючих, визначено як функціональна сукупність економічних процесів, взаємосприяючих досягненню мети, які генеруються підсистемами, що містять матеріальні та нематеріальні компоненти

2. У ході дослідження теоретично і практично обґрунтовано організацію залізничного туризму як напряму забезпечення інноваційного розвитку залізничних компаній, в основу чого покладено: створення та надання залізничних туристичних послуг в обсягах і в термінах, обумовлених договорами на організацію подорожей; ефективне використання наявної і створення інноваційної матеріальної, технічної та ресурсної бази залізничного туризму; сприяння зайнятості населення та задоволення його потреб. Шляхом доповнення та встановлення логічних зв'язків між базовими категоріями та поняттями на основі морфологічно-декомпозиційного аналізу уточнено сутність таких понять: *«сфера залізничного туризму»* як сукупності соціально-економічних відносин,

пов'язаних із переміщенням туристів з індивідуальною або суспільно необхідною метою для надання їм у спеціальних пасажирських вагонах необхідного сервісу під час поїздки широкими та вузькими коліям України, яке, на відміну від існуючих, враховує можливість надання повного спектру туристичних послуг під час подорожі; «залізничний туризм» як виду економічної діяльності, який пов'язаний з наданням комплексу туристичних послуг з перевезення туристів у сучасних поїздах зі спеціалізованими вагонами на визначений термін поїздки широкою та вузькою колією в поєднанні з іншими послугами, які надаються юридичними та фізичними особами, що займаються туристичним обслуговуванням. Запропоноване поняття відрізняється від існуючих зняттям часових обмежень тривалості подорожі та врахуванням туристичних послуг, що надаються пасажирам як у поїзді, так і поза ним.

3. Запропоновано теоретико-методологічні основи інноваційного розвитку які базуються: на селективно відібраних теоріях представників економічних шкіл про конкретні методи й прийоми науково-емпіричного пізнання, що утворюють необхідний компонент інноваційної діяльності; спрямовані на формування системно-логічних результатів, якими визначено складність, багатогранність і міждисциплінарний статус проблеми інноваційного розвитку компаній, що зумовлює необхідність її вивчення в системі координат, утворених різними рівнями методології науки, та формує пріоритети парадигми розвитку.

4. Запропоновано рекомендації щодо можливих шляхів інноваційного розвитку пасажирських компаній з урахуванням розробленої концепції ІРПЗК з метою досягнення як цілей інноваційної діяльності, так і стратегічних цілей компаній, що спрямовані на підвищення привабливості компаній для стейкхолдерів і дозволять сформуванню нові напрями розвитку та підвищення конкурентоспроможності пасажирських компаній залізничного транспорту.

5. Розроблено методику визначення взаємозалежності перспективної кількості потенційних туристів від інноваційного розвитку компанії залізничного туризму, основою якої є масив статистичних даних ретроспективного аналізу діяльності пасажирських компаній та формування системної параметризації потенційних інвестиційних проектів розвитку залізничного туризму. Це сприятиме забезпеченню побудови багаторівневої ефективної системи управління пасажирськими компаніями та підвищить результативність їх інноваційного розвитку.

6. Запропоновано організаційно-функціональне забезпечення інноваційного розвитку компанії залізничного туризму, яке ґрунтується на побудові ієрархічної структури та верифікації специфічних властивостей системи забезпечення інноваційного розвитку пасажирської компанії, на науково обґрунтованих системоутворюючих принципах, що дозволяє систематизувати певні види організаційно-функціонального забезпечення інноваційного розвитку та сприяє своєчасній розробці та впровадженню комплексу корегуючих заходів інноваційного розвитку пасажирських компаній.

7. Розроблено науково-практичний підхід щодо визначення оптимальних структур управління туристичними перевезеннями на основі альтернативних

механізмів фінансування, що дозволяє визначити раціональність їх призначення, з урахуванням надання повного комплексу туристичних послуг, трансферних перевезень, оглядових екскурсій, що дозволяє пасажирським компаніям визначити сферу своєї діяльності під час організації залізничного туризму, раціональні умови та зони використання залізничного транспорту на конкурентному ринку туристичних послуг, формувати раціональну модель управління перевезеннями споживачів послуг, оптимізувати фінансування креативних інноваційних проектів.

8. Запропоновано науково-методичний підхід до планування процесів інноваційного розвитку, 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, що суттєво впливає на інноваційність як креативний фактор розвитку пасажирських компаній в сучасних мінливих умовах.

9. Розроблено науково-методичний підхід до визначення економічної ефективності залізничного туризму в контексті забезпечення інноваційного розвитку пасажирських компаній, який базується на використанні цілеспрямованого систематичного процесу аналізу та оцінки рівня позитивних змін якісного стану підсистем з урахуванням впровадження інновацій у діяльність пасажирської компанії з метою досягнення як цілей інноваційного розвитку, так і стратегічних цілей компанії та покращення її привабливості для всіх стейкхолдерів, що дозволяє підвищити ефективність їх функціонування в умовах активізації та динамічного розвитку ринку інноваційних технологій у світі.

10. Розроблено методичний підхід щодо управління маркетинговою діяльністю пасажирських компаній, який орієнтований на досягнення їх інноваційного розвитку шляхом організації залізничного туризму на основі реалізації соціальної функції, спрямований на максимізацію соціального ефекту шляхом посилення ресурсної спроможності та дозволяє визначити обсяги туристичних перевезень залізничним транспортом і класифікувати види туристичних подорожей залежно від інноваційних технологічних резервів та вимог ринку.

11. Запропоновано науково-практичний підхід до планування та прогнозування рівня інноваційного розвитку пасажирських компаній, який базується на використанні сучасних методів економіко-математичного моделювання та наукового інструментарію оцінки впливу екзогенних та ендогенних імперативів на діяльність туристичних операторів та агентів з урахуванням умов ризиків та кооперації, формалізованих у вигляді дискретної двоетапної моделі оптимізації, яка забезпечує вибір набору найбільш рентабельних маршрутів залізничного туризму в Україні та дозволяє формувати оптимальні прогнозні сценарії інноваційного розвитку пасажирських компаній з метою задоволення вимог споживачів й оптимального співвідношення між ціною та якістю послуг з організації залізничного туризму в сучасних умовах.

12. Розроблено концепцію інноваційного розвитку пасажирських компаній на основі формування сфери залізничного туризму в Україні, яка формує змістовне представлення її властивостей, характеристик, класифікаційних ознак за типами та ситуаціями в конкретній предметній галузі, визначає систему складових за функціональними ознаками, властивості її елементів і причинно-наслідкові зв'язки для досягнення мети інноваційного розвитку.

13. Запропоновано механізм інноваційного розвитку пасажирських компаній, який побудовано на системному поєднанні соціально-економічних, мотиваційних, організаційних, правових та інших процесів управління, дозволяє розробити стратегічно орієнтовані напрями розвитку залізничного туризму та забезпечити векторально-оптимальні сценарії функціонування пасажирських компаній, які є стратегічним базисом їх інноваційної управлінської філософії.

14. Удосконалено стратегію інноваційного розвитку пасажирських компаній, яка основана на комплексі впорядкованих регулюючих аналітичних і управлінських заходів, спрямованих на формування декомпенсаційних регуляторів зменшення або усунення наслідків негативного впливу дестабілізуючих факторів зовнішнього оточення та внутрішнього середовища діяльності пасажирських компаній за результатами визначення рівня сприйняття інноваційності пасажирськими компаніями. Це зумовлює необхідність визначення соціально-економічних передумов розвитку залізничного туризму та дозволяє постійно оцінювати інноваційну активність пасажирських компаній у часі та просторі на різних стадіях життєвого циклу компаній та адаптувати сучасні інноваційні розробки туристичної галузі з метою розвитку залізничного туризму.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Марценюк Л. В. Теоретичні та практичні аспекти управління ефективністю залізничного туризму : монографія / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпро, 2016. – 242 с.
2. Марценюк Л. В. Залізничний туризм як складова сталого розвитку // Місцевий розвиток за участі громади. Том 4: Регіональні аспекти та сталий розвиток міст : колективна монографія / за заг. ред. канд. політ. наук Г. І. Мелеганіч, д-ра екон. наук Ю. М. Петрушенко. – Київ : ВАІТЕ, 2016. – С. 237–260. (*Особистий внесок автора: розглянуто питання сталого розвитку залізничного транспорту*).
3. Марценюк Л. В. Організація залізничного туризму в Україні : монографія / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпро, 2017. – 351 с.

Статті, що входять до переліку наукових фахових видань та включені до міжнародних наукометричних баз:

4. Марценюк Л. В. Огляд досвіду реформування провідних залізниць світу // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2013. – Вип. 1 (43). – С. 63–81.

5. Марценюк Л. В. Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2013. – № 5 (47). – С. 24–32.
6. Марценюк Л. В. Напрямки розвитку внутрішнього туризму в Україні // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2014. – № 6 (54). – С. 41–52.
7. Марценюк Л. В. Створення «готелів на колесах» – шлях до зниження вартості туристичної подорожі // Вісник Житомир. держ. технолог. ун-ту. – 2015. – № 3 (73). – С. 74–77.
8. Марценюк Л. В. Проблеми та перспективи розвитку туризму в Україні // Економічний вісн. Нац. гірн. ун-ту. – 2015. – № 3 (51). – С. 76–82.
9. Марценюк Л. В. Важливість розвитку залізничного туризму в Україні в сучасних соціально-економічних умовах // Проблеми економіки транспорту. Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2015. – № 9. – С. 84–90.
10. Марценюк Л. В. Збереження історичної залізничної спадщини в контексті захисту національних інтересів України // Економіка та держава. Міжнародний науково-практ. журн. – 2015. – № 9. – С. 28–32.
11. Марценюк Л. В. Підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту України за допомогою впровадження залізничного туризму // Економіка та держава. Міжнародний науково-практ. журн. – 2015. – № 10. – С. 37–39.
12. Марценюк Л. В. Розробка класифікації туристичних подорожей з використанням різних видів транспорту // Економіка та держава. Міжнародний науково-практ. журн. – 2016. – № 4. – С. 21–27.
13. Марценюк Л. В. Маркетингові дослідження щодо визначення обсягів туристичних перевезень залізничним транспортом // Економіка та держава. – 2016. – № 12. – С. 39–46.
14. Марценюк Л. В. Розрахунок витрат та прибутку на утримання та обслуговування вузькоколійної туристичної лінії // Інвестиції: практика та досвід. – 2016. – № 11. – С. 41–49.
15. Марценюк Л. В. Визначення оптимальних організаційних структур управління туристичними перевезеннями // Економіка та держава. Міжнародний науково-практ. журн. – 2016. – № 1. – С. 22–26.
16. Марценюк Л. В. Концептуальний підхід до управління економічною ефективністю залізничних туристичних перевезень // Інвестиції: практика та досвід. – 2016. – № 13. – С. 35–48.
17. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Принципи визначення витрат на туристичні перевезення по вузьким коліям // Інвестиції: практика та досвід. – 2016. – № 9. – С. 13–22. (*Особистий внесок автора: розроблено принципи визначення залізничних тарифів на перевезення туристів та пасажирів вузькими коліями; запропонована удосконалена структура витрат та послуг регіональної філії «Львівська залізниця», туристичної компанії та інших учасників туристичного бізнесу*).

18. Марценюк Л. В. Залізничний туризм як складник сталого розвитку // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту. Сер.: Економіка. – 2016. – С. 3–16.
19. Марценюк Л. В. Організаційні моделі управління туристичним бізнесом // Економіка та держава. Міжнародний науково-практ. журн. – 2016. – № 3. – С. 23–27.
20. Марценюк Л. В. Методика проведення досліджень при вирішенні проблем розвитку туристичних компаній, що використовують залізничні перевезення // Інвестиції: практика та досвід. – 2016. – № 6. – С. 32–37.
21. Марценюк Л. В., Полішко Т. В. Приклади організації туристичних залізничних перевезень у різних країнах світу // Агросвіт. – 2016. – С. 31–42. *(Особистий внесок автора: надано порівняльну характеристику залізничних подорожей, організованих у різних країнах світу широкою залізничною колією).*
22. Марценюк Л. В. Класифікація туристичних подорожей по вузьким коліям // Вісник економіки трансп. і промисловості: зб. наук. ст. – 2016. – Вип. 2. – С. 247–262.
23. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Методи організації туристичних перевезень // Вісник економіки трансп. і промисловості : зб. наук. ст. – 2016. – Вип. 1. – С. 14–23. *(Особистий внесок автора: розроблено методи організації туристичних перевезень широкими та вузькими залізничним коліям, а також методичний підхід щодо визначення загального часу одноденних, дводенних та багатоденних туристичних подорожей).*
24. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В., Чаркіна Т. Ю. Удосконалення понятійно-категоріального апарату теорії залізничного туризму // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2016. – № 12. – С. 49–66. *(Особистий внесок автора: розробка графіка зміни життєвого простору людини впродовж її життя, рисунок: Туризм як спосіб розширення життєвого простору людини, розробка інноваційної стратегії розвитку залізничного туризму в умовах сучасного ринку, визначення сфери залізничного туризму як економічної категорії, удосконалення понятійно-категоріального апарату сфери залізничного туризму).*
25. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Визначення економічної ефективності залізничних екскурсій // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2016. – № 11. – С. 7–13. *(Особистий внесок автора: розроблено теоретико-методичний підхід до визначення економічної ефективності туристичних подорожей з використанням існуючих залізничних колій).*
26. Марценюк Л. В. Розробка методичного підходу для визначення структури туристичних поїздів // Технологический аудит и резервы производства. – 2016. – № 2 (28). – С 4–9.
27. Марценюк Л. В. Визначення раціональної моделі управління залізничною туристичною компанією «Вузькоколійні залізниці» // Технологический аудит и резервы производства. – 2016. – № 3 (29). – С. 4–10.

28. Марценюк Л. В. Розробка принципів визначення кількості перевезених пасажирів по залізничним вузьким коліям та доходів від цих перевезень // Технологический аудит и резервы производства. – 2016. – № 4 (30). – С. 10–17.
29. Пшінько О. М., Бараш Ю. С., Скалозуб В. В., Марценюк Л. В. Економіко-математична модель формування сфери залізничного туризму в Україні // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2017. – № 13. – С. 83–96. (*Особистий внесок автора: розробка моделі, що дає можливість визначити оптимальний за критерієм максимальної рентабельності туристичний маршрут (групу маршрутів) на заданому полігоні вузькоколійної залізниці*).
30. Марценюк Л. В. Науково-методичний підхід до формування механізму забезпечення ефективної діяльності підприємств, що займаються залізничним туризмом // Інвестиції: практика та досвід. – 2017. – № 1. – С. 76–87.
31. 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.nauka.com.ua/?op=1&z=5928> (*Особистий внесок автора: розробка технологічного процесу організації залізничного туризму, формули визначення прибутку та аналіз маркетингових досліджень попиту на залізничні екскурсії*).
32. Скалозуб В. В., Скалозуб В. В., Марценюк Л. В. Багатоетапна інвестиційна модель розвитку залізничного туризму на Закарпатті // Інвестиції: практика та досвід. – 2017. – № 14. – С. 5–13. (*Особистий внесок автора: розробка моделі дискретного математичного програмування для визначення оптимального за критерієм чистої приведеної вартості залізничний туристичного маршруту (або групу маршрутів) на заданому полігоні вузькоколійної залізниці*).
33. 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.
34. Марценюк Л. В., Чаркіна Т. Ю. Туризм як засіб розширення життєвого простору людини // Антропологічні виміри філософських досліджень. – 2017. – № 11. – С. 63–70. (*Особистий внесок автора: огляд літературних джерел стосовно терміну «життєвий простір», визначення сфери залізничного туризму*).
35. Бараш Ю. С., Гненний О. М., Марценюк Л. В., Чаркіна Т. Ю. Comparison of tourist traffic by railway and automobile transport and methodical approach to determining the costs of such transportatoinis // Технологический аудит и резервы производства. – 2017. – № 1/4(33). – С. 29–35. (*Особистий внесок автора: порівняння залізничного та автомобільного туризму, визначення факторів, що впливають на переваги або недоліки залізничного та*

автомобільного туризму; визначення вартості туристичної путівки при використанні залізничного або автомобільного транспорту).

36. Бобиль В. В., Божок Н. О., Гненний О. М., Марценюк Л. В. Definition of principles of tourist traffic organization on narrow-gauge railways // Технологический аудит и резервы производства. – 2017. – № 2/5(34). – С. 22–30. (*Особистий внесок автора: розробка класифікації вузькоколіїних трансферів та туристичних подорожей; визначення принципів та ключових факторів, які впливають на розвиток туристичних перевезень вузькими коліями; визначено прогностичні показники туристичного потоку в Закарпатському регіоні та очікуваний річний дохід від туристичних перевезень*).
37. 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.nauka.com.ua/?op=1&z=6133>

Тези доповідей і матеріали науково-практичних конференцій:

38. Марценюк Л. В. Збалансованість як засіб досягнення сталого розвитку // Економіка в умовах сталого розвитку: контекст підприємств, регіонів, країн, м. Дніпропетровськ, 20 листопада 2013 року. – Дніпропетровськ, 2013. – С. 19–21.
39. Марценюк Л. В. Шляхи розвитку туризму в Україні. Ринкова економіка: тенденції і закономірності: матеріали міжнар. науково-практ. конф., м. Алчевськ, 30 жовт. 2013 р. / ред. кол. : І. А. Фесенко [та ін.]. – Дніпропетровськ : Нац. гірнич. ун-т, 2013. – С. 91–93.
40. Марценюк Л. В. Напрями розвитку екотуризму // Екологія і природокористування в системі оптимізації відносин природи і суспільства : матеріали Міжнародної науково-практ. Інтернет-конф., 6–7 березня 2014 р., м. Тернопіль / Регіон. центр наук. забезпечення АПВ в Терноп. обл., Терноп. держ. с.-г. дослідна станція, Ін-т кормів та сільського госп-ва Поділля НААН України, Терноп. нац. економ. ун-т; редкол. М. І. Бахмат, В. А. Вергунов, І. І. Водяник; відп. за вип. А. П. Сава. – Тернопіль : Крок, 2014. – С. 217–219.
41. Марценюк Л. В. Щодо розвитку в'їзного туризму в Україні // 36. тез XIII Міжнародної наук. конф. «Проблеми економіки транспорту», Дніпропетровськ, 23–24 квіт. 2015 р. – Дніпропетровськ : ДНУЗТ, 2015. – С. 48.
42. Марценюк Л. В. Збереження історичної залізничної спадщини в контексті захисту національних інтересів України // Економіка, управління, фінанси: теорія і практика. Матеріали III Міжнародної науково-практ. конф., м. Вінниця, 9–10 жовт. 2015 року. – Херсон : Видавничий дім «Гельветика», 2015. – С. 18–21.
43. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В., Чаркіна Т. Ю. Класифікація туристичних подорожей по вузьких коліях // Матеріали V Міжнародної науково-практ. конф. «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті», 29.09.–02.10.2015 року, м.

- Кам'янець-Подільський. – Київ, 2015. – С. 8–11. (*Особистий внесок автора: розроблено удосконалену класифікацію туристичних подорожей вузькоколійними залізницями*).
44. Марценюк Л. В. Щодо перспективи розвитку туризму в Україні // Економічний розвиток: теорія, методологія, управління: матеріали III Міжнародної науково-практ. конф. – Будапешт–Прага–Київ, 2015. – С. 292–295.
45. Марценюк Л. В. Розробка методичного підходу для економічного обґрунтування протяжності туристичних подорожей по вузьким коліям // Наукові розробки, передові технології, інновації [зб. наук. пр. та тез наукових доп. за матеріалами III Міжнародної науково-практ. конф.], Прага–Будапешт–Київ, – Київ : НДІСР, 2016. – 200 с. – С. 218–221.
46. Марценюк Л. В. Удосконалена класифікація усіх видів транспортного туризму // Зб. матеріалів I Міжнародної науково-практ. конф. «Сучасні тенденції розвитку світового і вітчизняного туризму». – Біла Церква : Видавець Пшонківський О. В., 2016. – С. 28–31.
47. Марценюк Л. В. Визначення оптимальної моделі управління залізничної компанії для організації туристичних перевезень по вузьким коліям // Інновації та трансфер технологій : матеріали VII науково-практ. конф., 25–27 трав. 2016 р., м. Дніпропетровськ / ред. кол. : В. Я. Швець [та ін.]; М-во освіти і науки України, Нац. гірн. ун-т. – Дніпропетровськ : НГУ, 2016. – С. 99–101.
48. Марценюк Л. В. Побудова організаційних моделей управління туристичним бізнесом // Новий погляд на розвиток економіки країни // Матеріали I Міжнародної науково-практ. конф., м. Львів, 25–26 березня 2016 р. – Львів, 2016. – С. 39–41.
49. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В., Чаркіна Т. Ю. Визначення перспективної кількості туристів, що будуть користуватися послугами залізничних туристичних компаній // II Міжнародна міждисциплінарна науково-практ. конф. «Сучасне співробітництво і партнерство в суспільстві», 1 липня 2016 року, Варшава. (*Особистий внесок автора: розроблено методичний підхід до визначення перспективної кількості потенційних туристів, які мають можливість користуватися туристичними подорожами з використанням спеціального рухомого складу, а також запропоновано науковий підхід до визначення перспективної кількості потенційних туристів в деяких районах України, що не мають існуючої або розвинутої туристичної інфраструктури*).
50. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Визначення витрат на організацію туристичних подорожей // IV Міжнародна науково-практ. конф. «Стан і перспективи розвитку обліково-інформаційної системи в Україні», 11 травня 2016 року, м. Тернопіль. – Тернопіль, 2016. – С. 302–303. (*Особистий внесок автора: розроблено новий теоретико-методичний підхід до визначення економічної ефективності залізничних екскурсій, який максимально врахує враховує всі витрати*).

51. Порівняння між собою туристичних перевезень залізничним і автомобільним транспортом / Ю. С. Бараш, О. М. Гненний, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна // Тези доп. за матеріалами XII науково-практ. міжнародної конф. «Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика», 2–4 черв. 2016 року, Харків. – Харків, 2016. – С. 36–39. (*Особистий внесок автора: розкриття особливостей та переваг залізничного транспорту*).
52. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В., Чаркіна Т. Ю. Методика визначення доходів від вузькоколіїного трансферу та туристичних перевезень // XI Международная научно-практ. конф. «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ–2016». – С. 35–37. (*Особистий внесок автора: розробка методики визначення доходів туристичної компанії від перевезення пасажирів і туристів рейкомобілями та спеціальними трансферними поїздами вузькими залізничними коліями*).
53. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В., Чаркіна Т. Ю. Складові вартості путівки на туристичні перевезення залізничними коліями // X Міжнародна наук. конф. «Географія, економіка і туризм: національний міжнародний досвід», 7–9 жовтня 2016 р., Львів. – С. 39–42. (*Особистий внесок автора: визначення структури витрат, що відносяться на вартість путівки*).
54. Марценюк Л. В. Теоретико-методичний підхід до визначення кількості туристів, які можуть користуватися послугами туристичних транспортних компаній // Зб. тез IX Міжнародної наук. конф. «Проблеми економіки транспорту», м. Дніпропетровськ, 21–22 квітня 2016 р. – Дніпропетровськ : ДНУЗТ, 2016. – С. 49–51.
55. Марценюк Л. В. Методи організації туристичних перевезень // Міжнародна науково-практ. конф. «Сучасні проблеми економіки та управління підприємствами України в умовах європейської інтеграції», 21–22 квітня 2016 року, м. Дніпропетровськ. – Дніпропетровськ, 2016. – С. 93–95.
56. Марценюк Л. В. Умови для організації залізничного туризму по вузьких коліях // Економіка і менеджмент 2017: перспективи інтеграції та інноваційного розвитку : зб. наук. праць Міжнар. наук.-практ. конф., 23–24 берез. 2017 р.: в 11 т. – Дніпро : Біла К. О., 2017. – С. 60–62.
57. Марценюк Л. В. Вивчення попиту на залізничний туризм // Матеріали міжнародної науково-практ. конф. «Соціалізація молоді у XXI сторіччі», – Вінниця : ТОВ «Нілан-ЛТД», 2017. – С. 124–129.
58. Марценюк Л. В. Варіанти організації туристичних трансферних перевезень по вузьких залізничних коліях // Зб. тез XV Міжнародної наук. конф. «Проблеми економіки транспорту», м. Дніпро, 20–21 квітня 2017 р. – Дніпро : ДНУЗТ, 2017. – С. 36.
59. Марценюк Л. В. Визначення оптимальної послідовності організації туристичних перевезень на існуючих або проектних залізничних коліях за допомогою економіко-математичної моделі // Національна економіка України в умовах європейської інтеграції: матеріали Всеукр. науково-практ. конф., Дніпро, 19–20 жовтня 2017 р. – Дніпро : НМетАУ, 2017. – 776 с. – С. 107–111.

60. Скалозуб В. В., Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Інвестиційна модель розвитку залізничного туризму на Закарпатті. Сучасні інформаційні та комунікаційні технології на транспорті, в промисловості і освіті : тези XI Міжнародної науково-практ. конф. (Дніпро, 13–14 грудня 2017 р.). – Дніпро : ДІТ, 2017. – 196 с. – С. 145. (*Особистий внесок автора: розробка моделі й алгоритмів оптимального планування туристичної діяльності*).
61. Марценюк Л. В. Розробка сценаріїв розвитку залізничного туризму по широким коліям // Тези доп. за матеріалами тринадцятої науково-практ. міжнародної конф. «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри і корпоративна логістика», 8–10 черв. 2017 року, Харків. – Харків, 2017. – С. 271–272.
62. Марценюк Л. В. Залізничний туризм як джерело додаткових надходжень в національній економіці України // Тезиси докладов II Всеукраїнської конф. преподавателей, соискателей высшего образования и молодых ученых «Сучасні проблеми та перспективи розвитку туристичної галузі : зб. наук. пр. – Одеса : Купрієнко С. В., 2017 – 118 с. – С. 93–94.
- Публікації в зарубіжних наукометричних виданнях:**
63. Марценюк Л. В. Развитие железнодорожного туризма в Украине – объективная необходимость // Modern science – Modern Veda. – Прага, 2015. – № 6. – С. 57–62.
64. Марценюк Л. В. Анализ возможностей государственного сектора и частных инвесторов после недавнего акционирования украинских железных дорог // Modern science – Modern Veda. – Прага, 2016. – № 1. – С. 9–16.
65. Марценюк Л. В. Теоретико-методический подход к определению количества туристов, которые могут пользоваться услугами туристических транспортных компаний // Modern science – Modern Veda. – Прага, 2016. – № 2. – С. 31–38.
66. Марценюк Л. В. Методичний підхід щодо розрахунку тривалості проведення туристичних подорожей по вузьким коліям // Wspolpraca europejska. – Warszawa, 2016. – № 3(10). – С. 59–71.
67. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Методологія проведення дослідження стосовно розробки стратегії залізничного туризму // The scientific heritage. – 2016. – № 7, р. 1. – С. 60–67. (*Особистий внесок автора: розробка структурно-логічної схеми визначення мети та цілей щодо стратегії розвитку залізничного туризму та структурно-логічної схеми вибору стратегії розвитку залізничного туризму, а також визначення головних економічних інтересів учасників туристичного бізнесу*).

АНОТАЦІЯ

Марценюк Л. В. Інноваційний розвиток пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2018.

Дисертація присвячена обґрунтуванню теоретико-методологічних постулатів інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму в сучасних умовах господарювання, що формуються під постійним впливом внутрішніх та зовнішніх факторів.

Розроблено концепцію інноваційного розвитку пасажирської компанії. Запропоновано механізм інноваційного розвитку пасажирських компаній, сутність якого полягає в системному поєднанні соціально-економічних, мотиваційних, організаційних, правових та інших процесів управління. Розроблено науково-методичний підхід до оптимізації процесів інноваційного розвитку пасажирських компаній. Сформовано теоретично-методологічні основи інноваційного розвитку компаній.

Запропоновано методику визначення взаємозалежності інноваційного розвитку пасажирських компаній від перспективної кількості потенційних споживачів послуг залізничного туризму. Розроблено систему організаційно-функціонального забезпечення інноваційного розвитку. Сформовано науково-практичний підхід щодо визначення оптимальних структур управління туристичними перевезеннями. Розроблено стратегію інноваційного розвитку пасажирських компаній.

Сформовано понятійно-категоріальний апарат дослідження шляхом доповнення та встановлення логічних зв'язків між базовими категоріями та поняттями. Удосконалено науково-методичний підхід до визначення економічної ефективності залізничного туризму в контексті забезпечення інноваційного розвитку пасажирських компаній. Сформовано систему методів організації інноваційного розвитку пасажирських залізничних компаній. Розроблено науково-практичний підхід до планування та прогнозування рівня їх інноваційного розвитку.

Ключові слова: інновації, розвиток, інноваційний розвиток, пасажирські компанії, залізничний туризм, управління, методологія, стратегія, концептуальні основи, інноваційність, прогнозування.

SUMMARY

Martseniuk L.V. Innovative development of passenger companies through the organization of railway tourism. – Qualifying scientific work on the rights of manuscripts.

Thesis for a Doctor of Economics, specialty 08.00.04 – Economics and management of enterprises (by the types of economic activity). – Ukrainian State University of Railway Transport of the Ministry of Education and Science of Ukraine, 2018.

The thesis 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 author forms 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.

It was proposed the method of the interdependence determination of innovative development of passenger companies from the perspective of the number of potential consumers of railway tourism services. The methodology is based on the statistical data array of the retrospective analysis of the passenger companies' activity and the formation of the system parametrization of potential investment projects of railway tourism development, which take into account not only the demand for railway tourist transportations, but also the availability of railway infrastructure in the places of tourist attraction.

The system of organizational and functional provision of innovative development was formed. This allows systematizing the certain types of organizational and functional support for innovative development (mixed system, multilevel one, dynamic, heterogeneous, special purposed, managed one, the system with mixed variables, "white box", the system with combined management, organizational system, large complex system, stochastic one, open system) and promotes timely development and

implementation of the complex of corrective measures of innovative development in passenger companies.

A scientific and practical approach to determine the optimal management structures of tourism transportations was formed. It is based on alternative financing mechanisms, which allows determining the rationality of their destination, use area, time and territorial parameters of the journey, qualitative characteristics, pricing policy, and the principles of their optimal use in different conditions of realization (rest) taking into account the provision of a full range of tourist services, transfers, and sightseeing tours.

The strategy of innovative development of passenger companies was developed. It is based on a complex of organized regulatory analytical and managerial measures aimed at forming decompensation regulators for reducing or eliminating the consequences of the negative influence of destabilizing factors of the external and internal environment of the passenger companies' activity.

By completing and establishing logical connections between the basic categories and concepts the conceptual-categorical apparatus of the research was formed. The essence of it, unlike the existing ones, lies in establishing the integral characteristic of the influence of innovative development as the base-defining platform of the performed research on the strategic and empirical orientation of enterprises using the heterogeneous ideas and methods structured in multilevel hierarchical interconnection systems. The complex result of it is the prospects, conclusiveness, and conceptuality of the scientific research.

The scientific and methodological approach to determining the economic efficiency of railway tourism in the context of providing innovative development of passenger companies is improved, which allows increasing their efficiency under conditions of activation and dynamic development of the innovative technologies market.

A system of methods for organizing the innovative development of passenger railway companies has been developed. It contains scientific, theoretical and practical substantiation of key instruments for studying the nature of changes in the performance indicator of innovative development of passenger companies, depending on the influence of the railway tourism organization. The application of these instruments allows timely production and correction of the actions of managers. It is the basis for forming the theoretical and methodological foundations of innovative development of passenger companies.

The scientific and practical approach to planning and forecasting the level of innovative development of passenger companies was developed. It is based on the use of the modern methods of economic-mathematical modelling and scientific tools for evaluating the influence of exogenous and endogenous imperatives on the activity of tour operators and agents, taking into account the conditions of risks and cooperation formalized in the form of discrete two-stage optimization model that provides the choice of a set of the most profitable railway tourism routes in Ukraine.

Key words: innovation, development, innovative development, passenger companies, railway tourism, management, methodology, strategy, conceptual foundations, innovativeness, forecasting.

АННОТАЦИЯ

Марценюк Л. В. Инновационное развитие пассажирских компаний путем организации железнодорожного туризма. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2018.

Диссертация посвящена обоснованию теоретико-методологических постулатов инновационного развития пассажирских компаний путем организации железнодорожного туризма в современных условиях хозяйствования, которые формируются под постоянным воздействием внутренних и внешних факторов.

Разработана концепция инновационного развития пассажирской компании. Предложен механизм инновационного развития пассажирских компаний, сущность которого заключается в системном сочетании социально-экономических, мотивационных, организационных, правовых и других процессов управления. Разработан научно-методический подход к оптимизации процессов инновационного развития пассажирских компаний. Сформированы теоретико-методологические основы инновационного развития компаний.

Предложена методика определения взаимозависимости инновационного развития пассажирских компаний от перспективной численности потенциальных потребителей услуг железнодорожного туризма. Разработана система организационно-функционального обеспечения инновационного развития. Сформирован научно-практический подход к определению оптимальных структур управления туристическими перевозками. Разработана стратегия инновационного развития пассажирских компаний.

Сформирован понятийно-категориальный аппарат исследования путем дополнения и установление логических связей между базовыми категориями и понятиями. Усовершенствован научно-методический подход к определению экономической эффективности железнодорожного туризма в контексте обеспечения инновационного развития пассажирских компаний. Сформирована система методов организации инновационного развития пассажирских железнодорожных компаний. Разработан научно-практический подход к планированию и прогнозированию уровня их инновационного развития.

Ключевые слова: инновации, развитие, инновационное развитие, пассажирские компании, железнодорожный туризм, управление, методология, стратегия, концептуальные основы, инновационность, прогнозирование.

МАРЦЕНЮК ЛАРИСА ВОЛОДИМИРІВНА

**ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ПАСАЖИРСЬКИХ КОМПАНІЙ
ШЛЯХОМ ОРГАНІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано за авторським оригіналом

Відповідальний за випуск  О. О. Котова

Підписано до друку 15.11.2018 року

Формат 60×84 $\frac{1}{16}$. Ум. друк. арк. 1,9. Обл.-вид. арк. 1,9.
Тираж 150 пр. Зам. № 599

Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1315 від 31.03.2003 р.

Адреса видавця та дільниці оперативної поліграфії:
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,
вул. Лазаряна, 2, м. Дніпро, 49010