

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

Чаркіна Тетяна Юріївна



УДК: 005.336:656.224 (043.5)

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ
СИСТЕМИ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМ
КОМПЛЕКСОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків – 2021

Дисертацією є рукопис.

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

Науковий консультант: доктор технічних наук, професор, заслужений працівник народної освіти України
Пшінько Олександр Миколайович,
Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, ректор.

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

доктор економічних наук, професор
Прохорова Вікторія Володимирівна,
Українська інженерно-педагогічна академія, завідувач кафедри економіки та менеджменту;

доктор економічних наук, доцент
Дикань Олена Володимирівна,
Український державний університет залізничного транспорту, виконуюча обов'язки завідувача кафедри менеджменту і адміністрування.

Захист відбудеться «13» травня 2020 р. об 11-00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українському державному університеті залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.507.

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

Автореферат розісланий «12» квітня 2021 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Інтенсифікація процесів глобалізації зумовила суттєві трансформації в системі вимог споживачів транспортних послуг і сприяла кардинальній перебудові механізму їх сервісного обслуговування. Швидкість, гнучкість і мультимодальність пасажирських перевезень є найвагомими детермінантами сучасного етапу розвитку сфери транспортних послуг і визначають пріоритетність модернізації пасажирського комплексу залізничного транспорту.

Тенденції функціонування вітчизняного пасажирського комплексу залізничного транспорту наразі не узгоджені з соціальними вимірами глобальних трансформацій і не відповідають вимогам споживачів. Через системне ігнорування потреби в модернізації технологічної бази організації послуг з перевезення пасажирів та відсутність суттєвого прогресу в питаннях якості, культури їх обслуговування поки що пасажирський комплекс залізничного транспорту перебуває в стані кризи і втрачає провідні позиції на ринку.

Для подолання проявів системної кризи та відновлення лояльності споживачів сьогодні вітчизняний пасажирський комплекс залізничного транспорту гостро потребує впровадження дієвих антикризових інструментів і формування на їх основі прогресивної системи антикризового управління процесами реалізації якісних трансформацій у сфері пасажирських перевезень залізничної галузі.

Осмисленню кризи як закономірного процесу розвитку економічної системи та розробленню теоретико-методологічних і практичних аспектів антикризового управління та забезпечення економічного зростання суб'єктів господарювання присвячені праці таких вітчизняних і закордонних науковців, як: А. Агатова, О. Ареф'єва, І. Бланк, В. Бобиль, В. Василенко, В. Дикань, О. Дикань, І. Дмитрієв, Я. Жаліло, Л. Ємельяненко, М. Кизим, М. Кондратьєв, В. Крижановський, Л. Лігоненко, І. Лукінов, І. Малий, В. Прохорова, І. Радіонов, С. Рамазанов, Л. Ситник, О. Степаненко, І. Токмакова, М. Туган-Барановський, Л. Українська, А. Чернявський, З. Шершньова, В. Шинкаренко, Й. Шумпетер, А. Штангрет тощо.

На розв'язання проблем розвитку і забезпечення ефективності функціонування залізничного транспорту в цілому і пасажирського комплексу зокрема спрямовані дослідження І. Аксьонова, Ю. Бараша, О. Гненного, О. Дейнеки, Г. Ейтутіса, О. Євсєєвої, І. Зайцевої, О. Зоріної, В. Ільчука, Н. Каличевої, Л. Калініченко, О. Кірдіної, М. Кондратюка, М. Корінь, О. Криворучко, Л. Марценюк, М. Міщенко, О. Никифорок, В. Овчиннікової, Л. Позднякової, О. Пшінька, Є. Сича, В. Третяк, В. Яновської та інших.

Поряд із значною кількістю пропозицій і розробок щодо шляхів підвищення ефективності функціонування пасажирського комплексу залізничного транспорту проблема наростання системної кризи його розвитку актуалізує необхідність теоретичного осмислення причин її виникнення і потребує формування дієвого антикризового інструментарію. У зв'язку з цим назріла необхідність у розробленні

теоретико-методологічного підґрунтя та методичного інструментарію антикризового управління пасажирським комплексом, зокрема існує потреба у формуванні парадигми антикризового управління, концепції створення відповідної системи та механізмів, що містять прогресивні антикризові інструменти і сприятимуть подоланню кризи та забезпеченню сталого економічного зростання пасажирського комплексу залізничного транспорту. Усі ці обставини зумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначили предмет, об'єкт, основну мету і завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Наукові результати і висновки дисертаційного дослідження є складовою розробок Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна в межах науково-дослідної роботи кафедри економіки та менеджменту за темами: «Підвищення ефективності пасажирських перевезень за рахунок оптимізації зон курсування та удосконалення класифікації поїздів», (номер держреєстрації 0114U002545), де автором розроблено підхід до розвитку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту; «Розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом в Україні» (номер державної реєстрації 0115U002424), де автором розкрито види туристичних послуг залізничного транспорту та обґрунтовано механізми їх розвитку.

Дисертація виконувалася відповідно до основних положень Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019 – 2023 роки (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 12 червня 2019 р. № 591-р), Концепції державної програми реформування залізничного транспорту (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651-р), Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р), Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» (затверджена Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5/2015).

Мета та завдання дослідження. Метою дисертації є розроблення теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту в умовах наростання проявів кризи індиферентності середовища його функціонування.

Досягнення мети дисертації зумовило необхідність вирішення таких основних завдань:

- розвинути теоретичні основи забезпечення розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом на засадах синергетичної парадигми;
- з'ясувати стан пасажирських перевезень вітчизняного залізничного транспорту й удосконалити теоретико-методичні положення щодо виявлення проявів криз у пасажирському комплексі залізничного транспорту;
- доповнити понятійно-категоріальний апарат теорії криз організацій новим поняттям, що розкриває негативне відношення стейкхолдерів до вирішення проблем суспільно значущих організацій;
- узагальнити теоретичний базис і сформулювати парадигму антикризового

управління пасажирським комплексом залізничного транспорту на основі встановлення системно-синергетичних переваг, створених за рахунок активізації інструментів інноваційної лабільності та самоорганізації;

- сформувані концептуальні основи формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту з урахуванням стратегічних напрямів забезпечення зростання суспільної цінності сектору пасажирських перевезень для стейкхолдерів;

- розробити теоретичні основи стратегічного антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту;

- удосконалити організаційні засади антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту за рахунок внесення пропозицій щодо формування антикризового відділу;

- розробити механізм впровадження онбордінгу в систему управління персоналом пасажирського комплексу залізничного транспорту;

- удосконалити технологію організації ощадливого виробництва в діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту;

- розробити сервісно-адаптивний підхід до розвитку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту в умовах сервісної кризи;

- сформувані модель перцептивного управління розвитком послуг залізничного туризму пасажирського комплексу залізничного транспорту;

- запропонувати методичний підхід до оцінювання ефективності реалізації проєктів розвитку послуг залізничного туризму пасажирським комплексом залізничного транспорту;

- надати пропозиції щодо удосконалення процесу управління модернізацією інфраструктури пасажирських перевезень залізничним транспортом в умовах поширення кризових явищ;

- обґрунтувати доцільність формування системи залізничних пасажирських ХАБів і розробити модель інституціонального забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень залізничним транспортом;

- сформувані механізм інвестиційного забезпечення проєктів модернізації інфраструктури пасажирського комплексу залізничного транспорту України.

Об'єкт дослідження – процес антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту.

Предмет дослідження – теоретико-методологічні засади, методичні підходи та практичні рекомендації щодо формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети і вирішення зазначених завдань було використано такі методи: *порівняльний аналіз і графічний метод* – для відображення тенденцій і з'ясування закономірностей розвитку залізничних пасажирських перевезень; *систематизація та класифікація* – для класифікації факторів розвитку пасажирських залізничних перевезень; криз у пасажирському комплексі залізничного транспорту;

диференціації видів антикризового управління і антикризових стратегій; *системний підхід* – для розкриття технології організації ощадливого виробництва в діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту; *моделювання* – для обґрунтування підходу до формування стратегії антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, механізму впровадження онбордінгу в систему управління персоналом пасажирського комплексу залізничного транспорту, моделі перцептивного управління розвитком послуг залізничного туризму пасажирського комплексу залізничного транспорту; удосконалення інституціонального забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень залізничним транспортом; *абстрагування та логічного аналізу* – для доповнення категоріального апарату теорії криз поняттям «індиферентне середовище функціонування організації» і розкриття стадій його формування, розроблення концепції формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту; *аналогії та екстраполяції* – для удосконалення процесу управління модернізацією інфраструктури залізничних пасажирських перевезень, розкриття організаційних засад антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, формування механізму інвестиційного забезпечення проектів модернізації інфраструктури пасажирського комплексу залізничного транспорту України; *експертний і розрахунково-аналітичний* – для оцінювання проявів кризи у пасажирському комплексі залізничного транспорту.

Інформаційну базу дослідження склали нормативно-правові акти України та країн Європейського Союзу щодо діяльності залізничного транспорту, наукові праці провідних вітчизняних і зарубіжних авторів з питань антикризового управління розвитком суб'єктів господарювання, стратегічні документи та статистичні дані Міністерства інфраструктури України, статистичні дані Державної служби статистики України, ресурси мережі Інтернет.

Наукова новизна отриманих результатів. Результати наукового дослідження в сукупності вирішують важливу наукову проблему розроблення теоретико-методологічних положень, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту. Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у такому:

вперше:

– сформовано парадигму антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, що ґрунтується на ідентифікації системно-синергетичних переваг, згенерованих на основі активізації інструментів інноваційної лабільності та самоорганізації, і передбачає підвищення суспільної цінності пасажирського комплексу залізничної галузі для стейкхолдерів за рахунок забезпечення його організаційного розвитку, оптимізації діяльності та модернізації інфраструктури. У контексті подолання

кризи розвитку пасажирського комплексу дана парадигма дозволяє встановити стратегічні вектори забезпечення його сталого зростання і сформувати стратегію трансформації сектору пасажирських перевезень залізничного транспорту;

– розроблено концепцію формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, що враховує стратегічні напрями забезпечення зростання суспільної цінності сектору пасажирських перевезень та встановлює взаємозв'язки між ключовими підсистемами (суб'єктна, об'єктна, цільова, стратегічного позиціонування, планування, технологій антикризового управління, ресурсного забезпечення) підтримки їх реалізації з метою подолання проявів кризи і створення умов для сталого розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту;

– уведено в теорію криз поняття «індиферентне середовище функціонування організації», під яким слід розуміти стан незацікавленості суспільства у вирішенні проблем суспільно значущих організацій, який обумовлює перехід кризи у фазу негативної еквіфінальності, що призводить до суттєвого скорочення діяльності організації або її ліквідації. Розкрито етапи формування індиферентного середовища пасажирського комплексу вітчизняної залізничної галузі, які включають початкову, перехідну і фінальну стадії. Отримані положення обґрунтовують вектор зміни парадигми управління пасажирським комплексом залізничного транспорту в напрямку формування суспільної цінності залізничних пасажирських перевезень;

удосконалено:

– теоретико-методичні положення щодо виявлення проявів криз у пасажирському комплексі залізничного транспорту, які, на відміну від існуючих, містять: цикли розвитку вітчизняного пасажирського комплексу залізничної галузі за період 1920-2020 роки; підхід до діагностики кризи за компонентами економічного потенціалу; класифікацію криз за ознаками «рівні прояву», «тип розповсюдження», «фактори забезпечення якості управління», «масштабність і характер проблем». Надані пропозиції сприяють обґрунтуванню інструментарію антикризового управління вітчизняним пасажирським комплексом залізничного транспорту;

– теоретичні основи стратегічного антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, які, на відміну від відомих, сформовані за рахунок: по-перше, розширення типізації антикризових стратегій залежно від глибини, динаміки, стилю змін, кількості альтернатив та створюваних цінностей; по-друге, встановлення процедури їх розроблення та ідентифікації стратегічних альтернатив (антикризова стратегія трансформації, антикризова стратегія стагнації) відповідно до створюваних суспільних цінностей у результаті їх реалізації. Це стало основою для вибору системи тактичних антикризових дій у контексті забезпечення системних трансформацій і підвищення життєздатності пасажирського комплексу залізничного транспорту в умовах динамізму середовища його функціонування;

– механізм впровадження онбордінгу в систему управління персоналом

пасажирського комплексу залізничного транспорту, який, на відміну від існуючих, розкриває процес реалізації, складові забезпечення, напрямки фокусування і результати використання онбордінгу для підвищення компетентності і лояльності персоналу в умовах реформування і цифрової трансформації залізничного транспорту. Це створить підґрунтя для забезпечення ефективності господарювання вітчизняного пасажирського комплексу за рахунок зниження рівня плинності кадрів та зростання продуктивності праці;

– технологію організації ощадливого виробництва в діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту, яка, на відміну від існуючих, розкриває особливості формування процесу управління ощадливим виробництвом та його корегування за рахунок використання потенціалу відкритих інновацій, що дозволить забезпечити своєчасну зміну планів та інструментів ощадливого виробництва відповідно до трансформації умов внутрішнього та зовнішнього середовища господарювання пасажирського комплексу;

– сервісно-адаптивний підхід до розвитку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту, в основу якого, на відміну від існуючих, покладено критерії адаптації послуг до нових моделей мобільності і поведінки споживачів (мультимодально-цифровий сервіс, персоніфіковане сервісне обслуговування і гнучка та динамічна цінова політика). Розкрито пріоритетні напрями та інструменти оптимізації діяльності і диверсифікації сервісного обслуговування пасажирським комплексом залізничного транспорту, впровадження яких сприятиме його успішному пристосуванню до нових вимог споживачів у сфері пасажирських перевезень залізничним транспортом;

– систему перцептивного управління розвитком послуг залізничного туризму пасажирського комплексу залізничного транспорту, сформовану, на відміну від існуючих, за рахунок представлення життєвого циклу перцепції (процеси антиципатії, категоризації та інтерпретації) і розкриття інструментарію досягнення когерентної сприйнятливості послуг залізничного туризму пасажирського комплексу залізничного транспорту. Реалізація даної моделі сприятиме подоланню споживчих стереотипів щодо якості обслуговування пасажирського комплексу залізничного транспорту і активізації процесів розвитку послуг залізничного туризму;

– процес управління модернізацією інфраструктури пасажирських перевезень залізничним транспортом в умовах поширення кризових явищ, який, на відміну від відомих, ґрунтується на засадах проактивності й суспільної цінності та передбачає формування цифрової платформи, спрямованої на забезпечення підтримки реалізації проєктів модернізації і оптимізацію проєктного менеджменту за рахунок впровадження інформаційно-комунікаційних інструментів. Це сприяє підвищенню якості управлінських рішень та прискоренню процесів їх реалізації;

отримали подальший розвиток:

– теоретичні основи еволюції пасажирських перевезень залізничним транспортом на засадах синергетичної парадигми, які, на відміну від існуючих,

розкривають ендогенні та екзогенні фактори, закономірності і тенденції розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом, що дозволило встановити цільові орієнтири антикризового управління вітчизняним пасажирським комплексом залізничної галузі;

– модель інституціонального забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень залізничним транспортом, що передбачає створення системи залізничних пасажирських ХАБів і, на відміну від існуючих, розкриває етапи та інститути їх формування і розвитку, підтримки та стимулювання з метою створення умов для інтегрованого транспортного обслуговування пасажирів на залізничному транспорті;

– організаційні засади антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, які, на відміну від існуючих, містять пропозиції щодо формування антикризового відділу й розкривають мету, функції, види управлінських дій залежно від рівня антикризового управління (стратегічний, тактичний, оперативний) та результати його функціонування. Це в цілому дозволить створити організаційні умови для забезпечення стійкого розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту;

– методичний підхід до оцінювання ефективності реалізації проєктів розвитку послуг залізничного туризму пасажирським комплексом залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, передбачає розрахунок економічного ефекту від управління досвідом споживачів послуг залізничного туризму на основі визначення базового ефекту й ефекту пролонгації стійких комунікацій зі споживачами та ґрунтується на використанні цифрових технологій проєкційного меппінгу, предиктивної і прескриптивної аналітики. Використання даної методики дозволить виявити недоліки в системі управління досвідом споживачів послуг залізничного туризму і визначити перспективні напрями її удосконалення;

– механізм інвестиційного забезпечення проєктів модернізації інфраструктури пасажирського комплексу залізничного транспорту України, який, на відміну від відомих, передбачає побудову системи відносин з органами державної влади та інвесторами на основі комунікаційного інструментарію «Government Relations» і «Investor Relations». Упровадження даного механізму вирішує завдання формування якісного інформаційно-аналітичного забезпечення інвестиційної діяльності пасажирського комплексу і сприяє реалізації інфраструктурних проєктів його розвитку.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації теоретичні висновки, методичні підходи і практичні рекомендації можуть бути використані для розроблення антикризової політики пасажирського комплексу залізничного транспорту і дозволять сформувати ефективний інструментарій подолання проявів криз функціонування пасажирського комплексу залізничного транспорту, підвищити його соціально-економічну ефективність і забезпечити стає зростання.

Результати дисертаційного дослідження отримали практичне застосування: підхід до визначення дохідності пасажирських перевезень в

умовах формування ХАБів впроваджено в діяльність ТОВ «Закарпатінтерпорт» (акт впровадження №124 від 17.09.2020 р.); пропозиції щодо формування відділу антикризового управління в сегменті пасажирських перевезень впроваджено в діяльність виробничого структурного підрозділу «Львівська дирекція залізничних перевезень» регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження №141/ДНТ від 29.10.2020 р.); підхід до організації залізничного туризму впроваджено в діяльність ТОВ «Флай-трєвел» (акт впровадження №7а від 26.11.2020 р.) і ТОВ «Активіті трєвел» (акт впровадження №1 від 22.12.2020 р.), пропозиції щодо підвищення результативності ощадливого виробництва впроваджено в діяльність виробничого підрозділу «Локомотивне депо «Київ-Пасажирський» регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження №218 від 15.12.2020 р.); положення щодо інституціонально-організаційного забезпечення розбудови ХАБів впроваджено в діяльність Департаменту з організації внутрішніх та міжнародних пасажирських перевезень АТ «Укрзалізниця» (довідка №172/12 від 18.12.2020 р.).

Теоретичні та практичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна при викладанні дисциплін «Управління змінами», «Управління конкурентоспроможністю», «Інноваційний розвиток підприємства» та при виконанні випускних робіт магістрів (акт впровадження від 11.01.2021 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною працею, у якій викладено авторський підхід до формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту в умовах наростання проявів кризових явищ.

Усі наукові результати, викладені в дисертації, отримано автором особисто. Із наукових праць, опублікованих у співавторстві [1–3, 6–15, 20–24, 26–40, 42–47, 49], у дисертації використано лише ті ідеї та положення, які є результатом особистих наукових пошуків і вказані в авторефераті в переліку публікацій.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати дослідження протягом 2014–2020 рр. пройшли апробацію на 25 Міжнародних і 5 Всеукраїнських науково-практичних конференціях: «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2014 р.); «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративної логістики» (Харків, 2014 р.); «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Одеса, 2014 р.); «Проблеми економіки и управління на железнодорожном транспорте» (Київ, 2014 г.); «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» (Одеса, 2015 р.); «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Кам'янець-Подільський, 2015 р.); «Перспективи розвитку транспортного комплексу (Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України)»

(Дніпропетровськ, 2015 р.); «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2016 р.); «Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика» (Харків, 2016 р.); «Сучасне співробітництво і партнерство в суспільстві» (Варшава, Польща, 2016 р.); «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» (Київ, 2016 р.); «Маркетинг і логістика в системі менеджменту на залізничному транспорті» (Запоріжжя, 2016 р.); «Географія, економіка і туризм: національний та міжнародний досвід» (Львів, 2016 р.); «Проблеми економіки транспорту» (Дніпро, 2017 р.); «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика» (Харків, 2017 р.); «Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки» (Дніпро, 2019 р.); «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту» (Дніпро, 2019 р.); «Світові тенденції сучасних наукових досліджень» (Вінниця, 2019 р.); «Цифрова трансформація фінансового сектора економіки» (Одеса, 2020 р.); «Актуальні питання економіки, фінансів, обліку і права в сучасних умовах» (Полтава, 2020 р.); «Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки» (Дніпро, 2020 р.); «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту» (Дніпро, 2020 р.); «Сучасні виклики і актуальні проблеми науки, освіти та виробництва: міжгалузеві диспути» (Київ, 2020 р.); «Сучасні тенденції розвитку економіки, фінансів, обліку та права» (Полтава, 2020 р.); «Інноваційні інструменти забезпечення інвестиційного та інфраструктурного розвитку об'єднаних територіальних громад» (Дніпро, 2020 р.); «Пріоритетні шляхи розвитку науки та освіти» (Львів, 2020 р.); «Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці» (Київ, 2020 р.); «Сучасні технології менеджменту» (Луцьк, 2020 р.); «Економіка та сучасний менеджмент: теоретичні підходи та практичні аспекти розвитку» (Київ, 2020 р.); «Розвиток нової економічної системи на державному та регіональному рівнях» (Львів, 2020 р.).

Публікації. Основні положення та висновки дисертаційної роботи викладено в 56 наукових працях, серед яких: 2 колективні монографії; 18 статей у наукових фахових виданнях, з них 17 статей опубліковані в наукових виданнях, які входять до міжнародних наукометричних баз даних, у т.ч. 1 стаття – у науковому виданні, внесеному до міжнародної наукометричної бази даних Web of Science; 4 статті у наукових періодичних виданнях інших держав, у т.ч. 2 – у наукових виданнях, внесених до міжнародних наукометричних баз даних Scopus і Web of Science; 2 статті в інших виданнях; 30 тез доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць становить 35,9 друк. арк., з них особисто автору належать 23,1 друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 565 сторінок, з них 426 сторінок – основний текст. Матеріали дисертації проілюстровано 95 рисунками, 40 таблицями і містять 6 додатків. Список використаних джерел налічує 613 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У *вступі* обґрунтовано актуальність теми дисертаційної роботи, визначено мету й завдання дослідження, його об'єкт і предмет, наукову новизну та практичне значення роботи, відображено апробацію результатів.

У *першому розділі «Передумови і проблеми розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту в умовах криз»* встановлено ендогенні та екзогенні фактори, закономірності і тенденції розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом; проаналізовано стан пасажирських перевезень вітчизняного залізничного транспорту і удосконалено теоретико-методичні положення щодо виявлення проявів криз у пасажирському комплексі залізничного транспорту; доповнено понятійно-категоріальний апарат теорії криз поняттям «індиферентне середовище функціонування організації».

Забезпечення сталого соціально-економічного розвитку України потребує вдосконалення системи пасажирських залізничних перевезень на основі реалізації комплексу дієвих заходів щодо подолання системної кризи в діяльності пасажирського комплексу.

Аргументовано, що для вирішення означеної проблематики доцільно обрати синергетичну методологію, оскільки в умовах високої мінливості і невизначеності зовнішнього середовища поведінка складних соціально-економічних систем, якою є пасажирський комплекс залізничного транспорту, має нелінійний і непередбачуваний характер, а отже, традиційні підходи й технології управління недостатньо враховують властивості досліджуваного об'єкта і об'єктивні закономірності його розвитку.

У контексті синергетичної парадигми проаналізовано фактори розвитку пасажирських перевезень залізничного транспорту, які систематизовано у групи екзогенного і ендогенного характеру. З'ясовано, що циклічність економіки і характеристика криз її сучасного етапу еволюції вказують на необхідність врахування таких закономірностей розвитку пасажирських перевезень, як: 1) активізація інноваційної діяльності в пасажирському комплексі залізничного транспорту шляхом широкого впровадження інновацій відповідного технологічного укладу з метою розширеного відтворення економічного потенціалу для задоволення сучасних потреб споживачів і суспільства; 2) розроблення і впровадження ефективних інструментів залучення фінансово-інвестиційних ресурсів для інноваційних проєктів розвитку пасажирських перевезень; 3) постійне підвищення управлінських компетенцій, впровадження інтелектуальних систем підтримки управлінських рішень, мотивація креативної діяльності.

Визначені фактори, закономірності та тенденції розвитку залізничних пасажирських перевезень подано на рис. 1.

Проаналізовано поточний стан пасажирського комплексу АТ «Укрзалізниця» і з'ясовано, що нині діяльність вітчизняного пасажирського залізничного транспорту характеризується хронічною збитковістю пасажирських перевезень і прогресуючою втратою ринку.

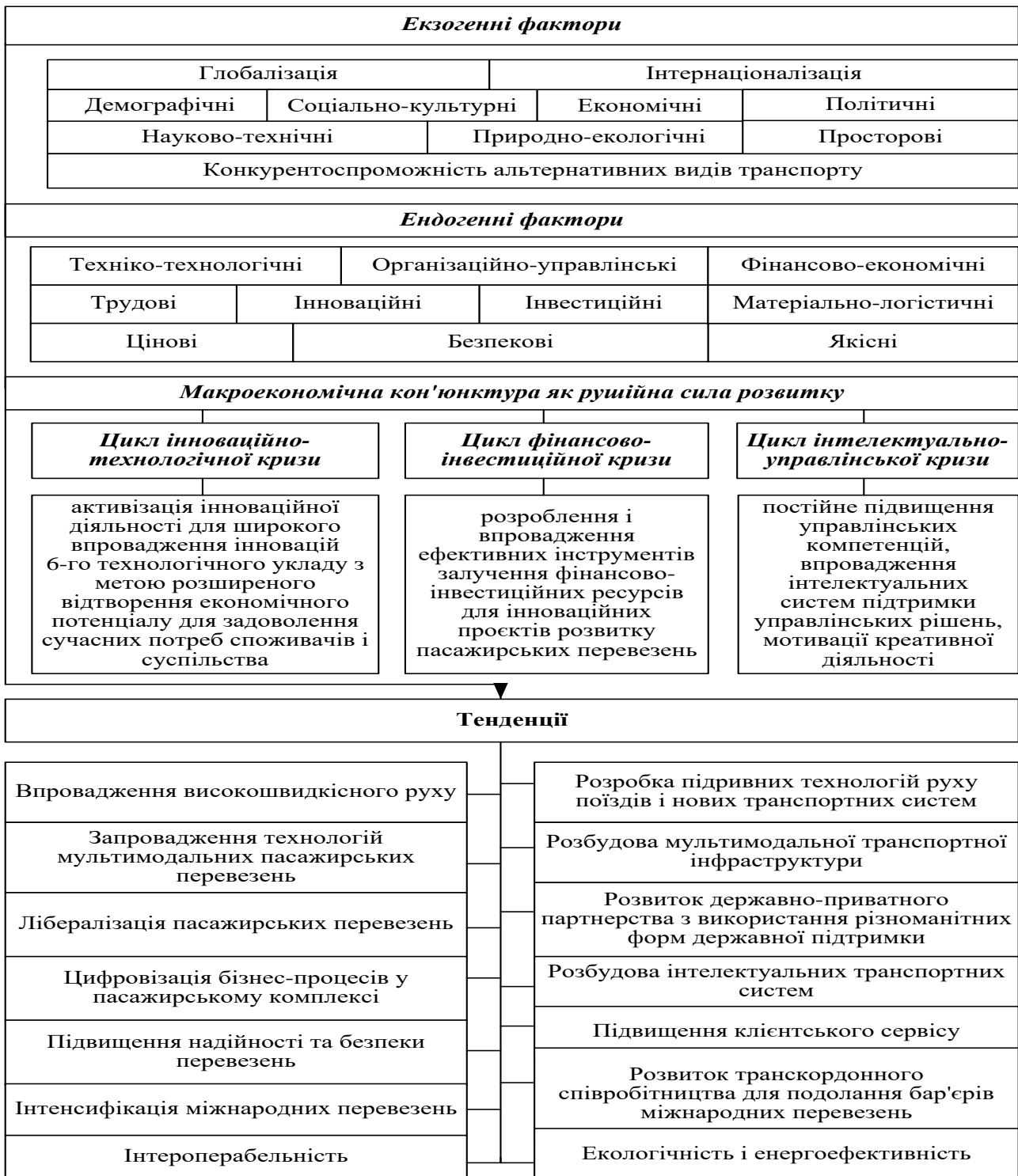


Рис. 1. Фактори, закономірності та тенденції розвитку залізничних пасажирських перевезень

Зважаючи на наростання проблем у пасажирському комплексі вітчизняного залізничного транспорту і їх різке загострення, досліджено положення теорії криз. Розкрито підходи до визначення сутності поняття «криза», систематизовано різновиди криз та удосконалено їх класифікацію для пасажирського комплексу залізничного транспорту за рахунок виділення типів криз за ознаками «рівні прояву», «тип розповсюдження», «фактори забезпечення якості управління», «масштабність і характер проблем» (рис. 2).



Рис. 2. Класифікація видів криз пасажирського комплексу залізничного транспорту

Установлено, що за масштабом і характером проблем для пасажирського комплексу залізничного транспорту як суспільно значущої організації доцільно виділяти надорганізаційну кризу, що обумовлена індіферентним ставленням суспільства до вирішення проблем пасажирських перевезень.

Уведено поняття «індіферентне середовище функціонування організації», під яким слід розуміти стан незацікавленості суспільства у вирішенні проблем суспільно значущих організацій, який обумовлює перехід кризи у фазу негативної еквіфінальності, що призводить до суттєвого скорочення діяльності організації або її ліквідації. Визначено стадії формування індіферентного середовища (початкову, перехідну і фінальну) та розкрито їх зміст для пасажирського комплексу вітчизняної залізничної галузі.

Це дозволило встановити доцільність реалізації комплексного підходу до виявлення криз у пасажирському комплексі, об'єктами дослідження якого є фінансова стійкість і ймовірність банкрутства, цикли розвитку і їх стадії,

протиріччя розвитку і цінність бізнесу.

Ґрунтуючись на положеннях теорії економічної динаміки М. Кондратьєва, що розкривають кризу як вихідну фазу циклу, яка визначає його основні риси, ідентифіковано цикли розвитку вітчизняного пасажирського комплексу залізничного транспорту за період 1920-2020 роки.

Розкрито комплекс протиріч розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом в Україні, серед яких виробничо-технологічні, технічні, соціально-трудова, фінансово-економічні та організаційно-управлінські, що засвідчило поширення кризових явищ на всі елементи економічного потенціалу пасажирського комплексу залізничного транспорту. Це стало підґрунтям для розроблення підходу до оцінки кризових явищ у пасажирській компанії АТ «Укрзалізниця», який передбачає визначення індикаторів і меж криз за елементами економічного потенціалу та формування відповідного інтегрального показника (I_k).

$$I_k = I_{вт} * a_{вт} + I_t * a_t + I_{ст} * a_{ст} + I_{фе} * a_{фе} + I_{оу} * a_{оу}, \quad (1)$$

де $I_{вт}$, I_t , $I_{ст}$, $I_{фе}$, $I_{оу}$ – індекси рівня кризи виробничо-технологічного, технічного, соціально-трудова, фінансово-економічного, організаційно-управлінського потенціалу;

$a_{вт}$, a_t , $a_{ст}$, $a_{фе}$, $a_{оу}$ – коефіцієнти значущості виробничо-технологічного, технічного, соціально-трудова, фінансово-економічного, організаційно-управлінського потенціалу відповідно.

Установлено, що нині вітчизняний пасажирський комплекс залізничного транспорту входить у новий цикл розвитку з багажем невирішених проблем, що обумовлюють загострення системної кризи і суттєво знижують життєздатність пасажирського комплексу. Для подолання ситуації, що склалася, необхідно розроблення системи антикризового управління залізничними пасажирськими перевезеннями на системно-синергетичних засадах.

У другому розділі «Методологія антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту України» сформовано парадигму антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, запропоновано концепцію формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту та розроблено теоретичні основи стратегічного антикризового управління у сфері залізничних пасажирських перевезень.

Для подолання системної кризи, що наразі характерна для пасажирського комплексу залізничного транспорту, необхідно забезпечити формування і реалізацію прогресивного інструментарію антикризового управління як основи стимулювання якісних трансформацій у сфері залізничних пасажирських перевезень.

Дослідження сутності поняття «антикризове управління» дозволило встановити наявність діяльнісного, процесного, інституційного й комплексного підходів щодо визначення його змісту і сформувавши авторське розуміння даної

категорії як комплексу системних цілеспрямованих дій, узгоджених з корпоративними цілями розвитку залізничного транспорту і спрямованих на попередження, виявлення, мінімізацію наслідків, нейтралізацію та відновлення позитивної динаміки економічного зростання пасажирського комплексу в результаті впливу кризових явищ за рахунок максимальної мобілізації ресурсів, резервів і здатностей та впровадження інноваційних інструментів подолання прояву кризових доміант з метою підвищення його суспільної цінності та конкурентоспроможності на ринку пасажирських перевезень.

Установлено, що, розкриваючи види антикризового управління, вчені першочергово акцентують увагу на ознаках, стадіях і рівнях охоплення підприємства кризою, виділяючи відповідні класифікаційні характеристики. Ґрунтуючись на існуючих підходах до диференціації видів антикризового управління та враховуючи особливості протікання кризи в пасажирському комплексі залізничного транспорту, запропоновано розширити існуючу класифікацію, доповнивши її такими ознаками: 1) зміст (сфера реалізації): фінансове, кадрове, організаційне, маркетингове, інвестиційне, інноваційне, екологічне, техніко-технологічне, інформаційно-комунікаційне, сервісно-логістичне управління; 2) спрямованість інструментарію антикризового управління: прогресивне, адаптивне, стабілізаційне, регресивне; 3) рівень новизни антикризового інструментарію: ординарне (звичайне), радикальне; 4) тип змін, викликаних антикризовими заходами: модернізаційне/трансформаційне, конверсійне; 5) ієрархічний рівень реалізації антикризового інструментарію: АТ «Укрзалізниця», філія «Пасажирська компанія» АТ «Укрзалізниця», виробничі підрозділи.

Ураховуючи сутнісно-змістовні характеристики антикризового управління, розкрито принципи та розширено його функціональні властивості шляхом доповнення останніх такими, як ціннісна, інтеграційна, інноваційно-стимулююча, мобілізаційна, комунікаційна та трансформаційна.

Констатовано, що для пасажирського комплексу залізничного транспорту домінантність антикризового управління обумовлена перш за все тим, що надорганізаційна криза, якою сьогодні охоплена сфера пасажирських перевезень, спровокувала індиферентне ставлення суспільства до проблем його функціонування, обумовивши цим самим наростання загрози сталому розвитку комплексу.

Аргументовано, що в умовах наростання ризику втрати суттєвої частки ринку залізничних пасажирських перевезень вихід з кризи і сталий розвиток пасажирського комплексу залізничного транспорту тісно корелюють з його здатністю створювати суспільні цінності для стейкхолдерів і вимагають забезпечення організаційного розвитку сфери пасажирських перевезень, підвищення ефективності експлуатаційної діяльності та якості сервісу, покращення інвестиційного клімату та технологічної модернізації інфраструктури за рахунок активізації інструментів інноваційної лабільності та самоорганізації. Це стало базисом для формування парадигми антикризового управління пасажирським комплексом, що ґрунтується на ідентифікації

системно-синергетичних переваг у результаті інтенсифікації його здатності до інноваційної лабільності та самоорганізації і дозволить забезпечити реалізацію прогресивних трансформацій у секторі пасажирських перевезень залізничного транспорту (рис. 3).

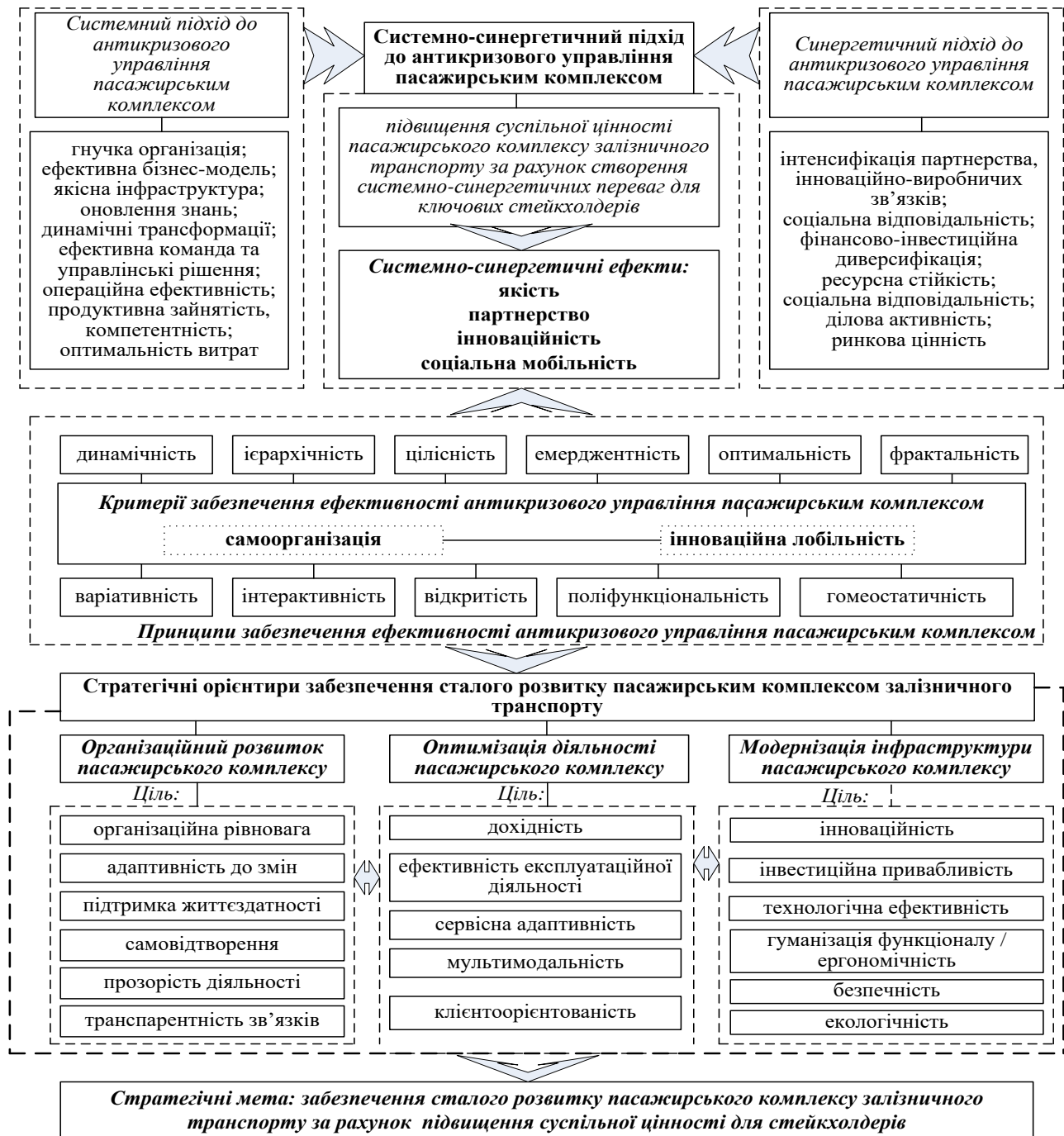


Рис. 3. Парадигма антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту

Формування системно-синергетичних переваг і підвищення на їх основі суспільної цінності пасажирського комплексу для стейкхолдерів вимагає реалізації системи прогресивних інструментів антикризового управління. Ґрунтуючись на цьому, запропоновано концепцію формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту (рис. 4).

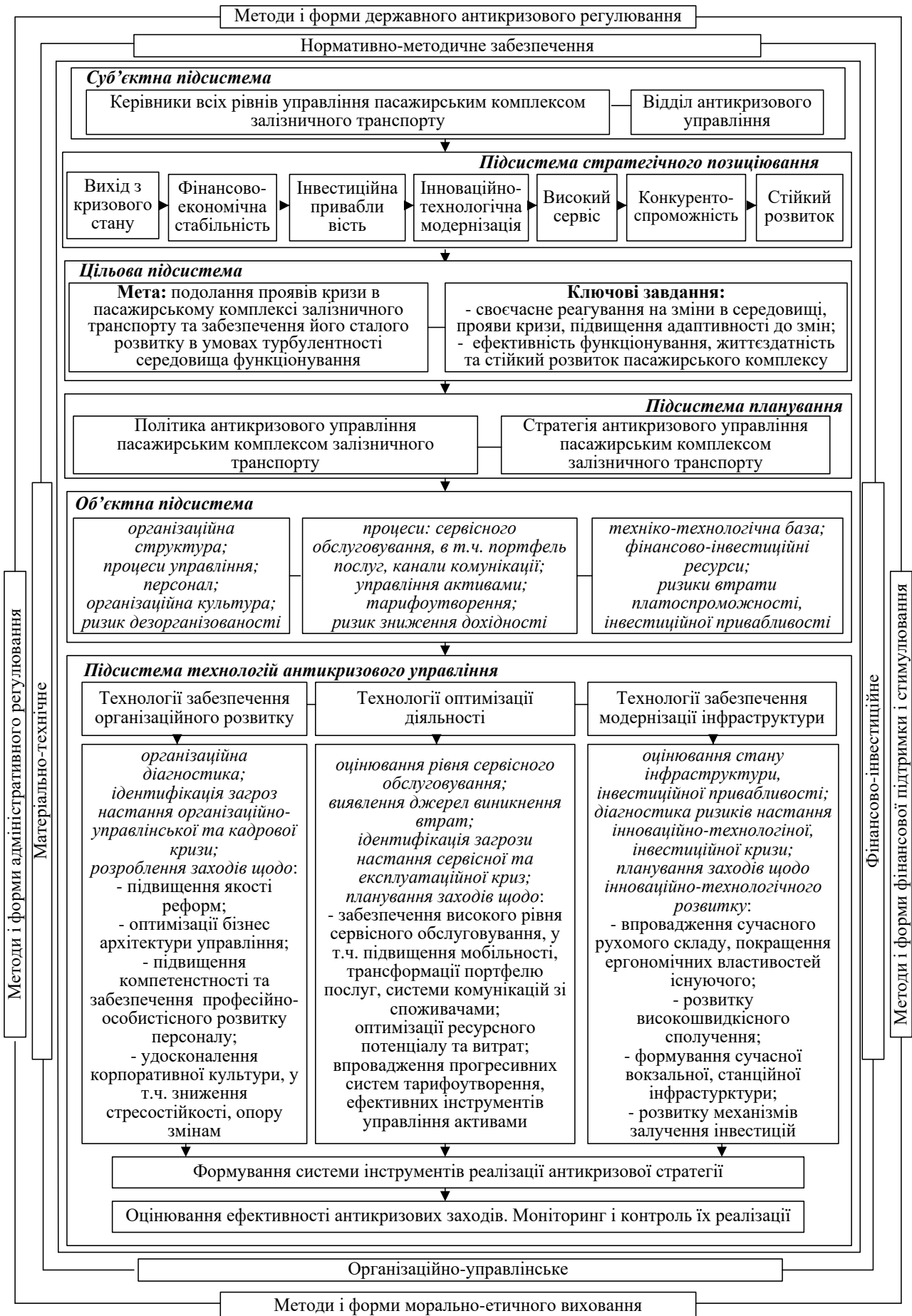


Рис. 4. Концептуальні основи формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту

Розроблена концепція враховує стратегічні напрями забезпечення суспільної цінності сектору пасажирських перевезень і визначає ключові підсистеми підтримки їх реалізації.

Для підтримки системності антикризового управління пасажирським комплексом визначено доцільність формування таких підсистем, як суб'єктна, об'єктна, цільова, стратегічного позиціонування, планування, технологій антикризового управління, ресурсного забезпечення, в основі функціонування яких знаходиться державна та галузева політика антикризового управління. Впровадження положень даної концепції дозволить забезпечити системність процесу антикризового управління пасажирським комплексом і створить умови для подолання кризи індіферентного ставлення суспільства до сфери пасажирських перевезень залізничного транспорту.

У контексті забезпечення дієвості системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту вивчено сутність та систематизовано підходи до класифікації видів антикризових стратегій, що дозволило дійти висновку щодо доцільності врахування під час їх групування фактору стилю, глибини та динаміки змін, кількості альтернатив та створюваної цінності. Відповідно до цього розширено існуючу класифікацію видів антикризових стратегій шляхом доповнення такими ознаками: 1) стиль змін: агресивна, нейтральна; 2) глибина змін: механістична, інваріоментальна; 3) динаміка змін: революційна, еволюційна; 4) кількість альтернатив: стандартні, бінарні, багатоальтернативні; 5) створювані цінності: трансформаційна, стагнаційна.

Розкрито процедуру розроблення і реалізації антикризової стратегії розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту, що передбачає вибір стратегічних альтернатив (антикризова стратегія трансформації, антикризова стратегія стагнації) залежно від створюваних суспільних цінностей в результаті застосування, визначених у їх межах, тактичних антикризових дій (рис. 5).

Антикризова стратегія трансформації орієнтована на забезпечення організаційного розвитку, оптимізацію діяльності та модернізацію інфраструктури пасажирського комплексу залізничного транспорту і передбачає впровадження прогресивних антикризових інструментів, спрямованих на формування суспільної цінності сфери пасажирських перевезень для ключових стейкхолдерів.

Антикризова стратегія стагнації передбачає збереження діючої політики розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту і допускає відмову від реалізації прогресивних змін, ймовірність подальшої приватизації сфери пасажирських перевезень залізничної галузі.

З огляду на соціально-економічну значущість пасажирського комплексу залізничного транспорту для підтримки позитивної динаміки економічного розвитку країни зроблено висновок щодо доцільності застосування тактичного інструментарію антикризової стратегії трансформації, впровадження якого дозволить підвищити конкурентоспроможність та забезпечити життєздатність сектору пасажирських перевезень у динамічних умовах функціонування залізничної галузі.



Рис. 5. Підхід до формування альтернативних антикризових стратегій розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту

У третьому розділі «Антикризова модель організаційного розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту» сформовано організаційні засади антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, удосконалено механізм впровадження онбордінгу в систему управління персоналом пасажирського комплексу залізничного транспорту і розкрито технологію організації ощадливого виробництва.

Якісне та своєчасне подолання системної кризи, яка сьогодні панує в усіх напрямках господарювання вітчизняного пасажирського комплексу залізничного транспорту, потребує формування дієвого організаційного базису

забезпечення реалізації прогресивних змін у галузі. Такого роду перетворення можливі на основі поступового та поетапного використання комплексу антикризових механізмів за напрямками: загального організаційного управління, управління кадровим потенціалом і виробничо-господарською діяльністю пасажирського комплексу залізничного транспорту. Ґрунтуючись на результатах дослідження організаційного розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту в умовах сьогодення, доведено доцільність формування в його структурі спеціалізованого антикризового відділу, головною метою якого визначено створення умов для забезпечення стійкого функціонування і розвитку пасажирського комплексу через своєчасне передбачення, попередження та усунення наслідків кризових явищ, обумовлених зміною зовнішнього і внутрішнього середовищ. Організаційно-функціональну модель антикризового відділу пасажирського комплексу залізничного транспорту розкрито на рис. 6.

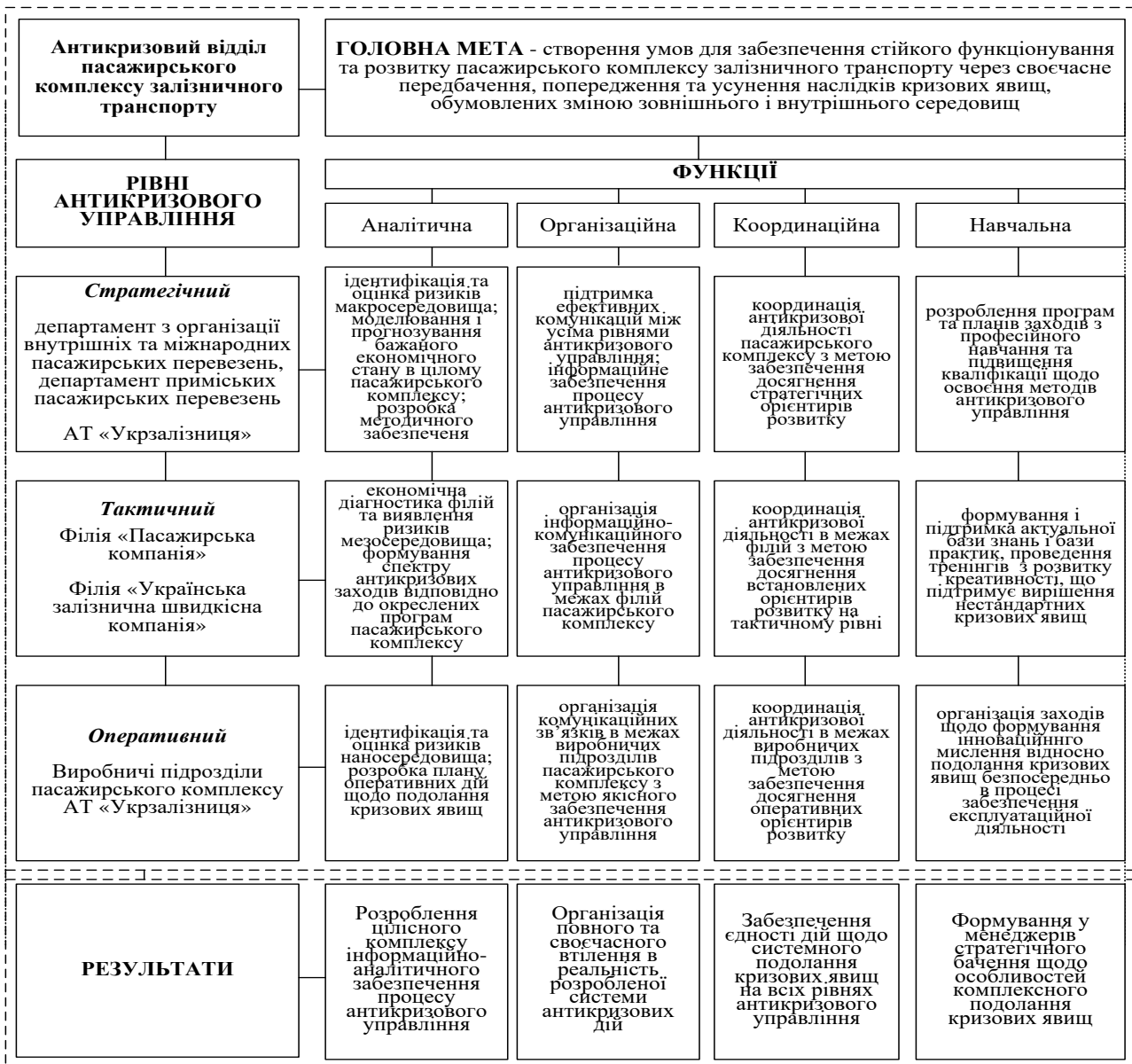


Рис.6. Організаційно-функціональна модель антикризового відділу пасажирського комплексу залізничного транспорту

Основна діяльність відділу та його головні завдання будуть концентруватися в межах трьох рівнів антикризового управління (стратегічного, оперативного, тактичного) та забезпечувати реалізацію таких функцій: аналітична, організаційна, координаційна та навчальна. Це дозволить розробити цілісний комплекс інформаційно-аналітичного забезпечення процесу антикризового управління; забезпечити єдність дій щодо системного подолання кризових явищ на всіх рівнях антикризового управління пасажирським комплексом; організувати повне та своєчасне втілення розробленої системи антикризових дій; сформуванати у менеджерів стратегічне бачення щодо особливостей комплексного подолання кризових явищ у пасажирському комплекс залізничного транспорту.

Дезінтеграційні та трансформаційні процеси, обумовлені реформуванням та цифровізацією залізничного транспорту, спричинили зміну процесів забезпечення основної діяльності пасажирського комплексу (реорганізація, трансформація і впровадження принципово нових виробничих процесів, зростання вимог до освітнього рівня і компетенцій працівників, виникнення нових виробничих програм і проєктів, зміна виробничих команд, кардинальне корегування корпоративної культури) та перегляд професійно-кваліфікаційної структури персоналу пасажирського комплексу залізничного транспорту, зумовивши цим самим потребу в забезпеченні своєчасної і ефективної адаптації наявного штату робітників залізничного транспорту, а також нових працівників.

Дослідження існуючих механізмів адаптації персоналу до трансформаційних умов розвитку підприємств дозволило виділити онбордінг як один з найдієвіших інструментів подолання кризових явищ кадрового характеру. Визначено, що онбордінг є комплексом реальних та віртуальних заходів щодо управління процесами адаптації постійних та/або нещодавно прийнятих працівників до трансформованих умов ведення трудової діяльності. З'ясовано аспекти ефективної організації системи онбордінгу, що полягають у створенні умов для адаптації працівника до місця роботи, загальних бізнес-процесів підприємства, його корпоративної стратегії та культури. Розкрито механізм впровадження онбордінгу в діяльність пасажирського комплексу залізничного транспорту (рис. 7).

Установлено напрямки фокусування процесів онбордінгу, його ключові інструменти (цифрова папка співробітника, коучинг, менторинг, buddying, E-learning, welcom-зустріч, тренінги, наставництво, вебінари, secondment та ін.), етапи впровадження в систему управління персоналом пасажирського комплексу залізничного транспорту. Виявлено, що застосування інструментів онбордінгу дозволяє отримати комплекс соціально-економічних результатів: прискорення адаптації працівників до змін; зростання заробітної плати за результатами діяльності; підвищення рівня корпоративної культури; покращення якості життя працівників; зниження рівня плинності кадрів; зростання продуктивності праці; скорочення витрат; підвищення прибутку та рентабельності виробничо-господарської діяльності.

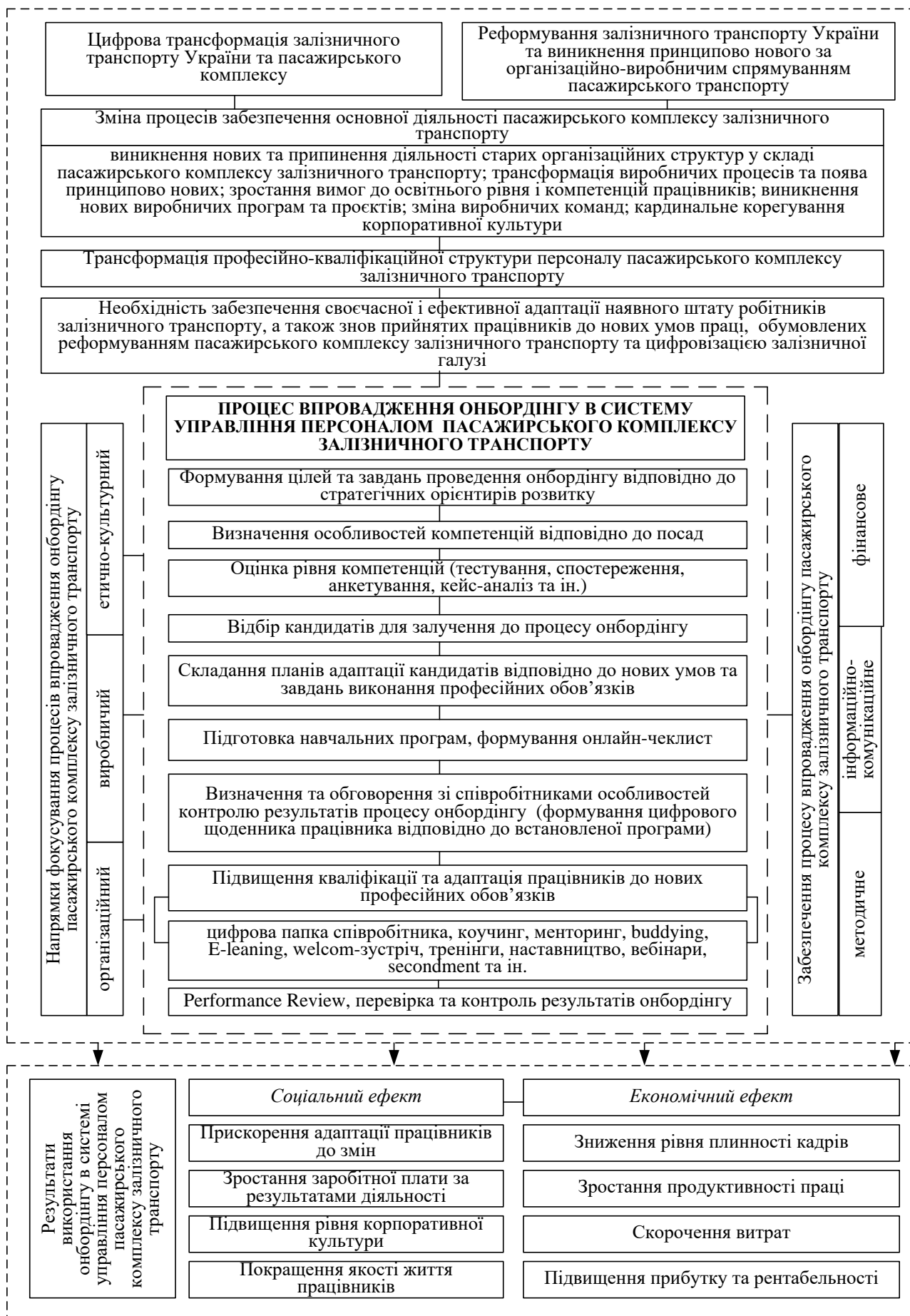


Рис. 7. Механізм впровадження онбордінгу в систему управління персоналом пасажирського комплексу залізничного транспорту

Хронічна збитковість пасажирських перевезень залізничним транспортом, обумовлена як збереженням механізму їх перехресного субсидювання, так і наявністю суттєвих втрат у процесі реалізації виробничо-господарської діяльності, призвела до загострення кризи ефективності функціонування пасажирського комплексу залізничного транспорту.

Дослідження джерел виникнення та видів втрат у експлуатаційній діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту дозволило встановити, що високий рівень непродуктивних витрат на сьогоднішній день є наслідком низької якості та безсистемності реалізації політики управління його виробничим потенціалом. Ґрунтуючись на цьому визначено доцільність використання методів та інструментів ощадливого виробництва з метою підвищення ефективності використання ресурсів і забезпечення рентабельності основної діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту.

Вивчення теоретичних положень концепції ощадливого виробництва і практичного досвіду її застосування у пасажирському комплексі залізничного транспорту дозволило встановити фрагментарність реалізованої у галузі політики ощадливого виробництва, що через відсутність дієвого механізму управління процесами впровадження інновацій не забезпечує ощадливе використання виробничого потенціалу і призводить до наростання непродуктивних витрат у пасажирському комплексі. Ґрунтуючись на тому, що результативність впровадження ощадливого виробництва знаходиться в прямій залежності від етапу життєвого циклу інновацій і змінюється відповідно до S-подібної кривої, визначено етапи реалізації проєктів ощадливого виробництва. Встановлено, що перший – початковий етап характеризується низькою ефективністю заходів щодо їх реалізації. Для другого – перехідного етапу – притаманним є тиражування успішних проєктних ініціатив, впровадження яких сприяє оптимізації виробничого потенціалу і підвищенню ефективності експлуатаційної діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту. Пік результативності проєктів ощадливого виробництва досягається на третьому етапі, після завершення якого спостерігається різке зниження ефективності заходів ощадливого виробництва і настає четвертий етап – стадія стагнації.

Аргументовано, що для оптимального використання виробничого потенціалу пасажирського комплексу залізничного транспорту діюча система ощадливого виробництва має забезпечувати безперервність продукування і дифузії інновацій у бізнес-процеси як пасажирського комплексу, так й інших учасників організації пасажирських перевезень. Це стало базисом для удосконалення технології управління системою ощадливого виробництва у пасажирському комплексі залізничного транспорту (рис. 8), яка розкриває комплекс інструментів, систематизованих за базовими функціями управління (планування, організація, мотивація і контроль) і визначає мету, принципи, особливості забезпечення та результати її використання.

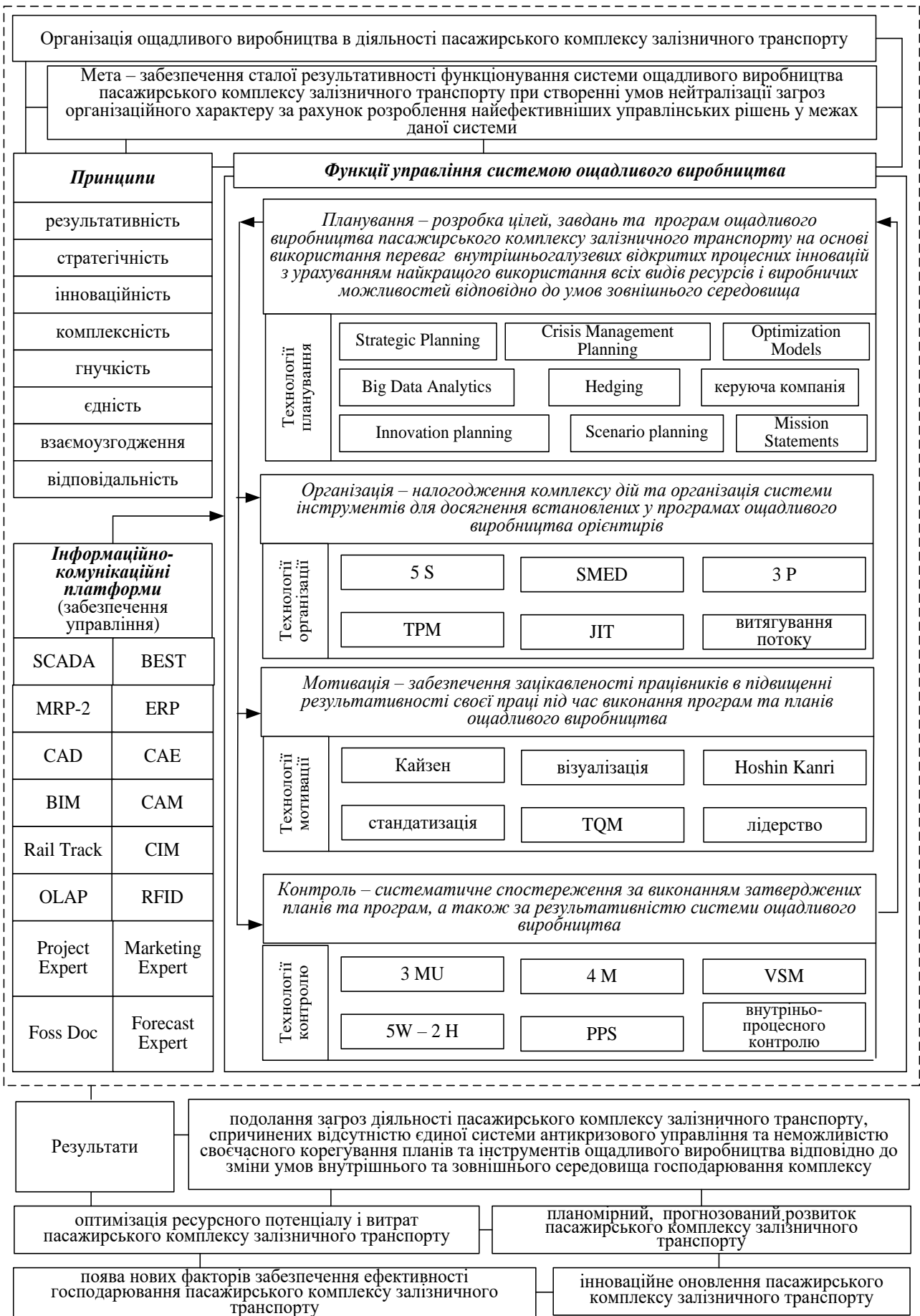


Рис. 8. Технологія організації ошадливого виробництва в діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту

Реалізація даної технології дозволить забезпечити високу результативність функціонування системи ощадливого виробництва пасажирського комплексу залізничного транспорту за рахунок розроблення дієвих управлінських рішень і своєчасного корегування програм та планів ощадливого виробництва.

У четвертому розділі «Теоретико-методичні основи забезпечення розвитку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту» розроблено сервісно-адаптивний підхід до розвитку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту в умовах подолання кризи якості сервісного обслуговування, сформовано модель перцептивного управління розвитком послуг залізничного туризму пасажирського комплексу залізничного транспорту й запропоновано методичний підхід до оцінювання ефективності реалізації проєктів розвитку послуг залізничного туризму.

Дослідження характерних рис еволюції ринку послуг пасажирського транспорту дозволило дійти висновку щодо поступової трансформації вимог пасажирів до рівня сервісного обслуговування і їх визначального впливу на пріоритети розвитку транспортної системи. Встановлено, що для сучасного етапу характерними є розбудова і оцифрування мультимодальної транспортної системи, орієнтованої на задоволення потреб пасажирів у мультимодально-цифровому сервісі, що реалізується за рахунок формування індивідуальних мультимодальних маршрутів і персоналізованого цифрового сервісу.

На основі аналізу світового досвіду оптимізації та розвитку діяльності пасажирських залізничних компаній встановлено, що останні у відповідь на трансформацію моделей мобільності й поведінки пасажирів активно інвестують у розроблення цифрових рішень, які реалізують концепцію MaaS («мобільність як послуга»), і створення персоналізованих сервісних пропозицій, максимально адаптованих до вимог сучасних пасажирів. Враховуючи назрілу кризу якості сервісного обслуговування і загалом невідповідність тенденцій розвитку вітчизняного пасажирського комплексу залізничного транспорту сучасним вимогам ринку пасажирських перевезень, доведено доцільність впровадження сервісно-адаптивного підходу до забезпечення розвитку його діяльності (рис. 9). В основу запропонованого підходу покладено такі критерії сервісної адаптивності послуг пасажирського комплексу залізничного транспорту до нових моделей мобільності і поведінки споживачів, як: мультимодально-цифровий сервіс, персоналізоване сервісне обслуговування і гнучка та динамічна цінова політика. Ґрунтуючись на цьому, виділено пріоритетні напрями та інструменти оптимізації діяльності й диверсифікації сервісного обслуговування пасажирського комплексу залізничного транспорту, застосування яких сприятиме його успішному пристосуванню до нових вимог споживачів у сфері пасажирських перевезень залізничним транспортом.

Одним із основних напрямів оптимізації діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту визначено освоєння нових сфер діяльності, зокрема за рахунок надання послуг залізничного туризму.



Рис. 9. Сервісно-адаптивний підхід до розвитку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту

Вивчення світового та вітчизняного досвіду розвитку даного напрямку обслуговування споживачів пасажирськими компаніями дозволило встановити, що, незважаючи на значний потенціал пасажирського комплексу залізничного транспорту для розбудови ринку послуг залізничного туризму, на сьогодні практична реалізація зазначеної ініціативи обмежується рядом негативних стереотипів суспільства щодо якості обслуговування підприємств залізничної

галузі. З огляду на зазначене наголошено, що асоціювання послуг залізничного туризму з іншими напрямками обслуговування пасажирським комплексом залізничного транспорту може призвести до невдалої реалізації проєктів його розвитку в країні.

Вивчення особливостей сприйняття споживачами послуг пасажирського комплексу залізничного транспорту дозволило ідентифікувати інформаційну, комунікативну, ціннісну та сервісну деформації, вплив яких зумовлює порушення цілісності споживчого сприйняття послуг залізничного туризму. Зважаючи на важливість формування у споживачів цілісного і несуперечливого враження про послуги залізничного туризму та пасажирський комплекс залізничного транспорту в цілому, доведено доцільність застосування перцептивного управління як найефективнішого на сьогодні інструментарію управління сприйняттям послуг споживачами та їх враженнями.

Дослідження теорії сприйняття дозволило представити життєвий цикл процесу перцепції послуг залізничного туризму, який включає: 1) процес антиципації, що передбачає формування попереднього уявлення про послуги залізничного туризму на основі власного досвіду чи отриманої інформації з зовнішнього середовища; 2) процес категоризації, протягом якого відбувається формування вражень від отриманих послуг залізничного туризму і наділення їх певними характеристиками; 3) процес інтерпретації, що передбачає формування власного судження споживачем про послуги залізничного туризму і оцінювання сприйнятої цінності. Ці пропозиції покладено в основу моделі перцептивного управління розвитком послуг залізничного туризму пасажирського комплексу залізничного транспорту, яка розкриває складові процеси життєвого циклу перцепції та інструментарій досягнення когерентної сприйнятливості послуг залізничного туризму пасажирського комплексу залізничного транспорту (рис. 10). Впровадження даної моделі сприятиме подоланню стереотипів щодо якості обслуговування пасажирського комплексу залізничного транспорту й активізації розвитку послуг залізничного туризму.

Установлено, що формування позитивних вражень споживачів послуг залізничного туризму й забезпечення їх сталої комунікації з пасажирським комплексом залізничного транспорту значною мірою залежить від ефективності інструментів управління клієнтським досвідом. З метою обґрунтування вибору дієвих інструментів управління досвідом споживачів для реалізації проєктів розвитку послуг залізничного туризму запропоновано розрахунок економічного ефекту від їх впровадження, методика оцінювання якого наведена на рис. 11. Даний методичний підхід ґрунтується на розрахунку економічного ефекту від управління досвідом споживачів послуг залізничного туризму, складовими якого є базовий ефект та ефект пролонгації стійких комунікацій пасажирського комплексу залізничного транспорту зі споживачами, і використанні цифрових технологій проєкційного меппінгу і предиктивної та прескриптивної аналітики. Впровадження даного методичного підходу дозволить виявити недоліки в системі управління досвідом споживачів послуг залізничного туризму й визначити перспективні напрями її удосконалення.

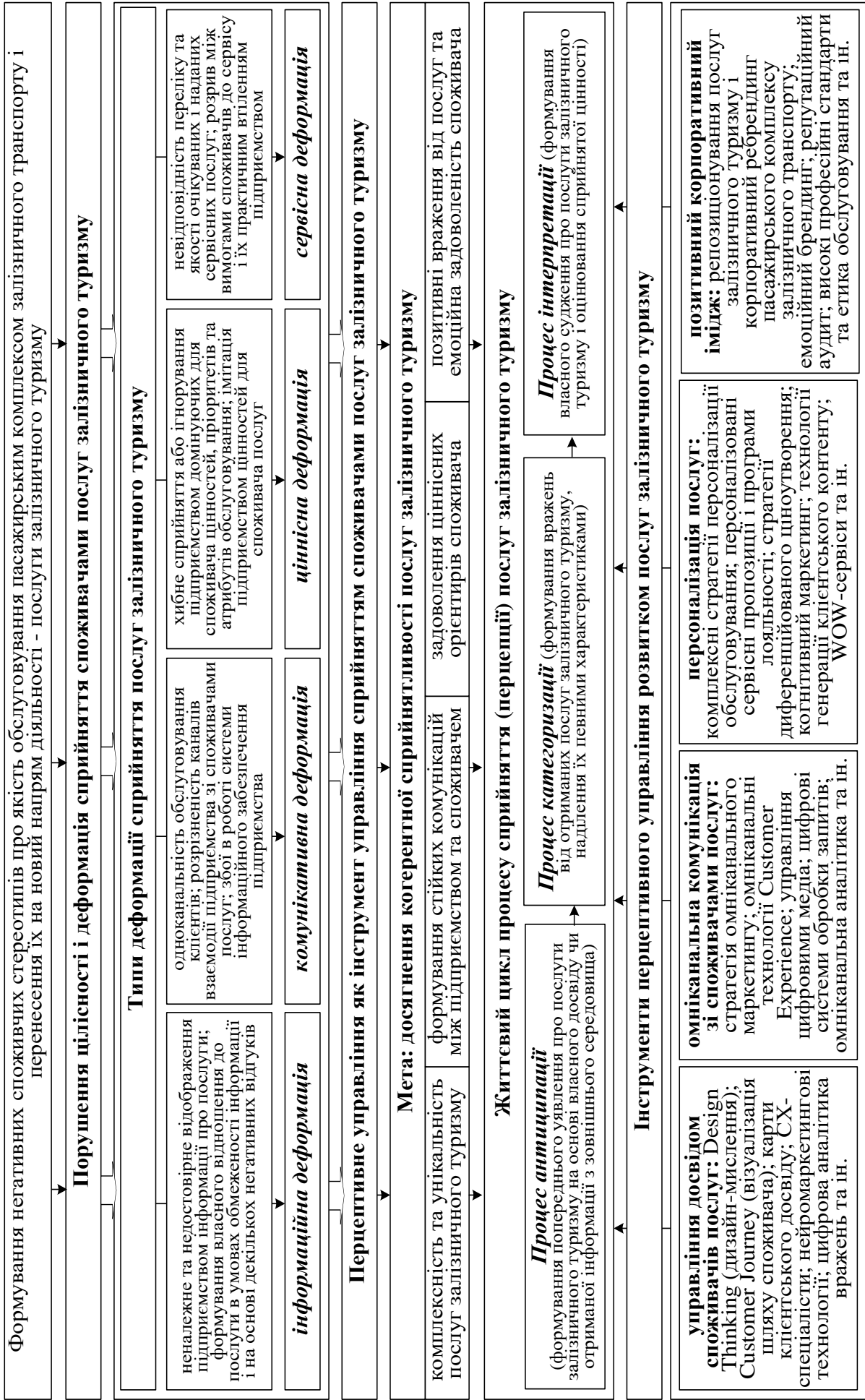


Рис. 10. Модель перцептивного управління розвитком послуг залізничного туризму пасажирського комплексу залізничного транспорту



Рис. 11. Методичний підхід до оцінювання ефективності реалізації проєктів розвитку послуг залізничного туризму пасажирським комплексом залізничного транспорту

Таким чином, сформовано інструментарій розвитку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту, використання якого сприятиме формуванню позитивного досвіду споживачів і покращенню їх лояльності.

У п'ятому розділі «Антикризовий інструментарій модернізації інфраструктури пасажирського комплексу залізничного транспорту» удосконалено процес управління модернізацією інфраструктури пасажирських перевезень залізничним транспортом в умовах поширення кризових явищ, сформовано модель інституціонального забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень залізничним транспортом, розроблено механізм інвестиційного забезпечення проєктів модернізації інфраструктури.

Забезпечення виходу пасажирського комплексу вітчизняного залізничного транспорту з кризи в сучасних умовах ґрунтується на широкому впровадженні інновацій у його господарський механізм і, у першу чергу, у найбільш витратну частину – інфраструктуру. Орієнтовані на підвищення доступності і якості пасажирських перевезень процеси модернізації інфраструктури пасажирського комплексу залізничного транспорту потребують залучення значних інвестиційних ресурсів і реалізації ефективної організаційно-управлінської діяльності.

Установлено, що в умовах фінансово-інвестиційної кризи в пасажирському комплексі та в залізничній галузі загалом вирішення проблем модернізації інфраструктури залізничних пасажирських перевезень має отримати широку підтримку суспільства і ґрунтуватися на проактивних технологіях управління. Нині існує потреба в залученні зацікавлених осіб в організацію модернізаційних процесів на принципах відкритості, що забезпечить підвищення суспільної цінності інфраструктурних проєктів. З'ясовано, що в умовах цифровізації проактивна діяльність нерозривно пов'язана з впровадженням цифрових технологій, які створюють прогресуючий простір знань і суттєво підвищують якість управлінських рішень.

Ґрунтуючись на вищезазначених положеннях, запропоновано удосконалити процес управління модернізацією інфраструктури пасажирських перевезень залізничним транспортом в умовах поширення кризових явищ за рахунок формування цифрової платформи, що забезпечить суспільну підтримку процесів реалізації проєктів модернізації й оптимізацію проєктного менеджменту за рахунок впровадження інформаційно-комунікаційних інструментів (рис. 12).

Визначено, що ефективність функціонування запропонованої цифрової платформи забезпечується дотриманням таких принципів, як: відкритість, багатосторонність, довіра, децентралізація і делокалізація; самоорганізація через координацію. Виділено основні сервіси платформи і з'ясовано пріоритети модернізації інфраструктури пасажирських перевезень залізничним транспортом.

В умовах глобалізації та інтенсифікації пасажиропотоку ключовим напрямом забезпечення трансформації системи сервісного обслуговування пасажирів виступають процеси модернізації й розбудови сучасних мультимодальних пасажирських комплексів. Вивчення світового досвіду втілення проєктів розвитку інфраструктури сектору пасажирських перевезень дозволило обґрунтувати доцільність формування в Україні системи залізничних пасажирських ХАБів як комплексу з реалізації мультимодальних перевезень пасажирів на залізничному транспорті.

Визначено функціональне призначення залізничних пасажирських ХАБів, розкрито умови та принципи їх формування, що дозволило представити механізм реалізації мультимодальних перевезень пасажирів залізничним транспортом у взаємодії з іншими учасниками процесу сервісного обслуговування.



Рис. 12. Управління модернізацією інфраструктури залізничних пасажирських перевезень на основі цифрових технологій

Установлено, що для формування і ефективного функціонування системи залізничних пасажирських ХАБів першочергово необхідно забезпечити врегулювання питання розвитку мультимодальних пасажирських перевезень на залізничному транспорті. З огляду на це розроблено модель інституціонального забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень залізничним транспортом, що розкриває етапи та інститути формування і розвитку, підтримки та стимулювання процесів розбудови системи залізничних пасажирських ХАБів з метою створення умов для інтегрованого обслуговування пасажирів залізничним транспортом (рис. 13).

Своєчасна реалізація проектів модернізації інфраструктури пасажирського комплексу залізничного транспорту в умовах системної кризи потребує зміни існуючої інвестиційної політики.

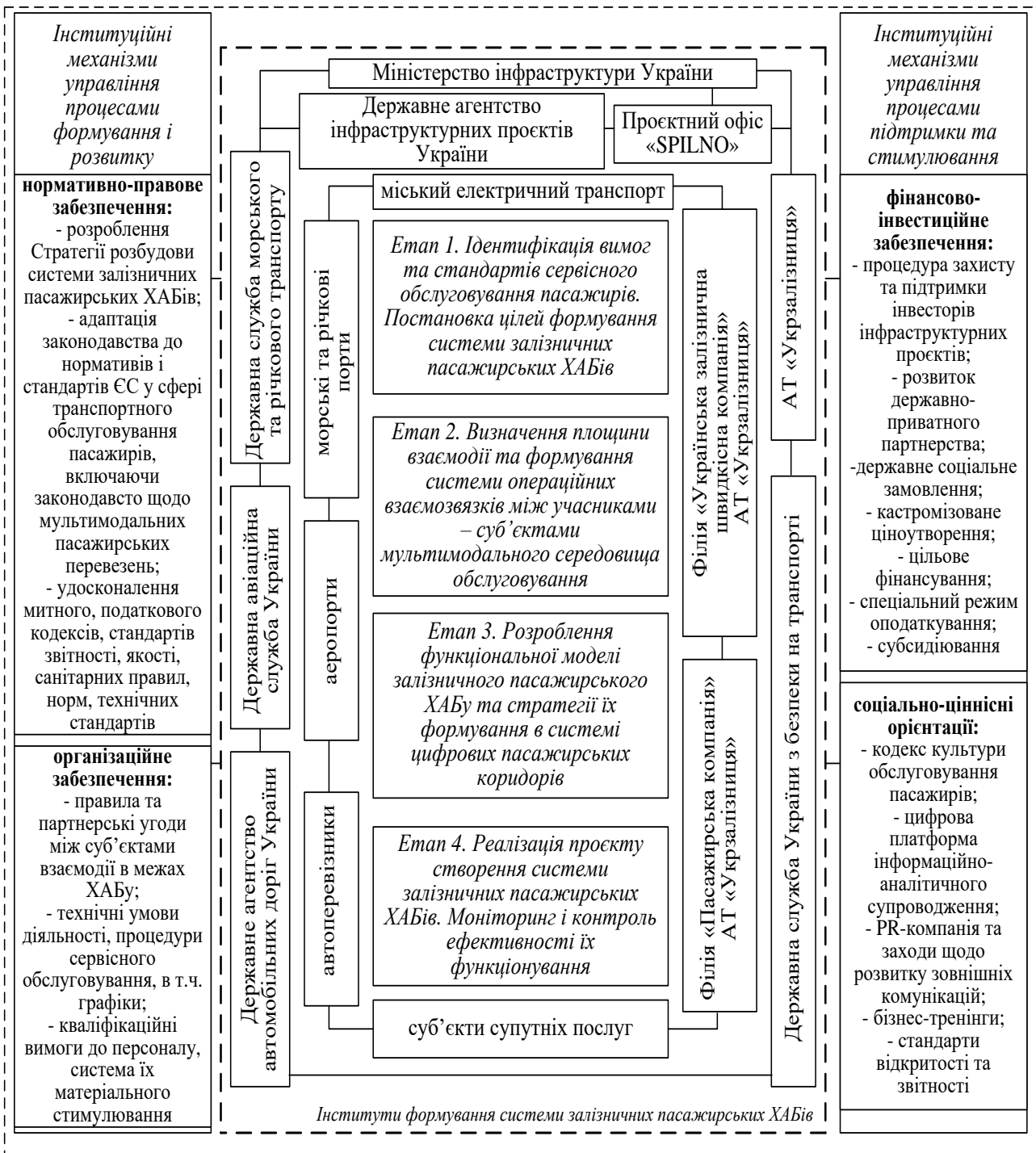


Рис. 13. Модель інституціонального забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень залізничним транспортом

Критичний аналіз інвестиційної діяльності пасажирського комплексу АТ «Укрзалізниця» показав її недовірність, зокрема в частині комунікаційних і інформаційно-аналітичних процесів. Це обумовило необхідність сконцентрувати увагу на формуванні системи відносин з органами державної влади, а також іноземними і вітчизняними інвесторами на основі комунікаційного інструментарію «Government Relations» (побудова дієвої системи відносин з політичними стейкхолдерами) і «Investor Relations» (забезпечення найбільш ефективною комунікації з фінансовою спільнотою, вітчизняними та зарубіжними інвесторами та ін.) (рис. 14).

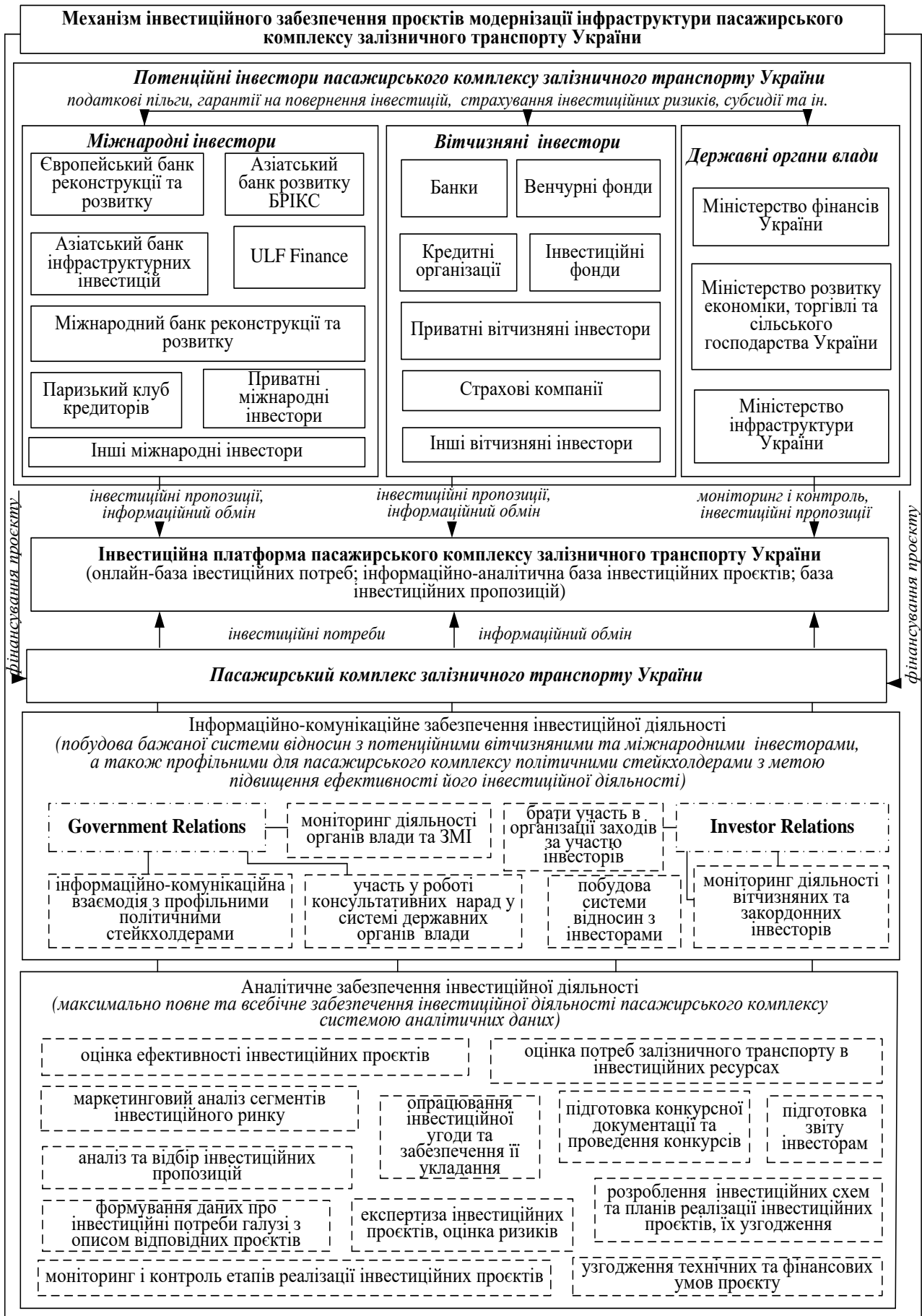


Рис. 14. Механізм інвестиційного забезпечення проєктів модернізації інфраструктури пасажирського комплексу залізничного транспорту України

Впровадження даного механізму підвищує ефективність комунікацій між учасниками інвестиційного процесу і сприяє активізації інвестиційної діяльності в пасажирському комплексі залізничного транспорту.

У цілому можна зробити висновки, що розроблено теоретико-методологічний базис та методичні і практичні положення щодо формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту в умовах високотурбулентних змін і циклічної динаміки економічного розвитку.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дозволило вирішити важливу науково-практичну проблему розроблення теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, що дозволить реалізувати ефективну діяльність у сфері подолання кризових явищ і забезпечити сталий розвиток вітчизняних залізничних пасажирських перевезень.

Основні висновки дисертаційної роботи полягають у такому.

1. Прогресивна динаміка зростання залізничних пасажирських перевезень у світі, що засвідчує їх переваги та істотне значення в соціально-економічному піднесенні країн, обумовила доцільність проведення аналізу еволюції пасажирських перевезень залізничним транспортом на засадах синергетичної методології. Це дозволило з'ясувати ендогенні та екзогенні фактори, закономірності і тенденції розвитку залізничних пасажирських перевезень, що стали підґрунтям для встановлення орієнтирів антикризового управління пасажирським комплексом вітчизняної залізничної галузі.

2. Наявність численних проблем розвитку залізничних пасажирських перевезень та їх загострення стали базисом для удосконалення теоретико-методичних положень щодо виявлення проявів криз у пасажирському комплексі залізничного транспорту, зокрема ідентифіковано цикли розвитку вітчизняного пасажирського комплексу залізничної галузі за період 1920-2020 роки, розроблено підхід до діагностики кризи за компонентами економічного потенціалу та удосконалено класифікацію криз за ознаками «рівні прояву», «тип розповсюдження», «фактори забезпечення якості управління», «масштабність і характер проблем».

3. Зважаючи на системний характер кризових явищ у пасажирському комплексі залізничного транспорту України і поступову втрату суспільної підтримки в їх подоланні доповнено категоріальний апарат теорії криз поняттям «індиферентне середовище функціонування організації», під яким слід розуміти стан незацікавленості суспільства у вирішенні проблем суспільно значущих організацій, який обумовлює перехід кризи у фазу негативної еквіфінальності, що призводить до суттєвого скорочення діяльності організації або її ліквідації. Розкрито етапи формування індиферентного середовища пасажирського комплексу вітчизняної залізничної галузі, які включають початкову, перехідну і фінальну стадії. Надорганізаційні фактори поглиблення

кризи вказують на необхідність зміни парадигми антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту в напрямку підвищення суспільної цінності залізничних пасажирських перевезень.

4. Надорганізаційна криза, спровокована індиферентним ставленням суспільства до проблем пасажирського комплексу залізничного транспорту, обумовлює необхідність активізації інструментів інноваційної лабільності та самоорганізації, що дозволять сформувати системно-синергетичні переваги сектору пасажирських перевезень залізничного транспорту, забезпечити його трансформацію і підвищити життєздатність в умовах динамізму середовища функціонування. На цій основі сформовано авторську парадигму антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, що орієнтована на підвищення його суспільної цінності для стейкхолдерів за рахунок організаційного розвитку, оптимізації діяльності та модернізації інфраструктури.

5. Нагальна потреба в подоланні комплексної кризи в пасажирському комплексі залізничного транспорту вимагає системного впровадження і реалізації прогресивного антикризового інструментарію. Ґрунтуючись на існуючих підходах до інструментального наповнення системи антикризового управління, розроблено концепцію її формування в пасажирському комплексі залізничного транспорту. Ключовими елементами системи антикризового управління пасажирським комплексом визначено такі підсистеми, як: суб'єктна, об'єктна, цільова, стратегічного позиціонування, планування, технологій антикризового управління, ресурсного забезпечення, які, взаємодіючи, сприятимуть підвищенню ефективності функціонування та конкурентоспроможності сфери пасажирських перевезень галузі.

6. Ключовим етапом антикризового управління є етап розроблення і реалізації стратегії антикризових дій. На основі вивчення змісту і підходів до класифікації видів антикризових стратегій розширено типізацію останніх за рахунок доповнення такими класифікаційними ознаками: глибина, динаміка, стиль змін, кількість альтернатив та створювані цінності. Розкрито процедуру розроблення антикризової стратегії та сформовано підхід до вибору стратегічних альтернатив, що передбачає можливість реалізації антикризової стратегії трансформації та антикризової стратегії стагнації. Останні відображають створювані суспільні цінності пасажирського комплексу залізничного транспорту для стейкхолдерів у результаті реалізації тактичних антикризових дій, визначених у межах кожної зі стратегічних альтернатив.

7. Необхідність формування умов для забезпечення стійкого функціонування та розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту обумовило доцільність розкриття організаційних засад антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, які містять пропозиції щодо формування антикризового відділу. Розкрито мету, функції, види управлінських дій відділу залежно від рівня антикризового управління (стратегічний, тактичний, оперативний) та визначено результати його діяльності.

8. Зважаючи на необхідність забезпечення ефективності господарювання вітчизняного пасажирського комплексу за рахунок зниження рівня плинності кадрів та зростання продуктивності праці запропоновано механізм впровадження онбордінгу в систему управління персоналом пасажирського комплексу залізничного транспорту. Даний механізм розкриває процеси реалізації, складові забезпечення, напрямки фокусування і результати використання онбордінгу для підвищення компетентності і лояльності персоналу в умовах реформування і цифрової трансформації залізничного транспорту.

9. Відсутність єдиної системи організації ощадливого виробництва в діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту і неможливість своєчасної зміни планів та інструментів ощадливого виробництва відповідно до трансформації умов внутрішнього та зовнішнього середовища господарювання комплексу спонукали до удосконалення технології організації ощадливого виробництва через розкриття особливості формування процесу управління даною системою та його корегування за рахунок використання потенціалу відкритих інновацій.

10. Для забезпечення розвитку послуг пасажирського комплексу залізничного транспорту необхідним є формування інструментарію оптимізації та диверсифікації його діяльності з урахуванням критеріїв адаптації транспортного обслуговування до нових моделей мобільності і поведінки споживачів. Це дозволило розробити сервісно-адаптивний підхід до розвитку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту, що розкриває пріоритетні напрями та інструменти оптимізації його діяльності і диверсифікації сервісного обслуговування, застосування яких у діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту сприятиме його успішній адаптації до нових вимог споживачів у сфері пасажирських перевезень залізничним транспортом.

11. З метою подолання негативних споживчих стереотипів щодо якості обслуговування пасажирським комплексом залізничного транспорту і досягнення цілісності сприйняття споживачами послуг залізничного туризму запропоновано впровадження моделі перцептивного управління їх розвитком. Її особливість полягає в представленні життєвого циклу перцепції і розкритті інструментарію досягнення когерентної сприйнятливості послуг залізничного туризму пасажирського комплексу залізничного транспорту. Це сприятиме нівелюванню негативних стереотипів споживачів щодо якості обслуговування пасажирським комплексом залізничного транспорту і дозволить активізувати процеси розвитку послуг залізничного туризму в країні.

12. Результативність і ефективність реалізації проєктів розвитку послуг залізничного туризму пасажирським комплексом залізничного транспорту в умовах поглиблення сервісної кризи значною мірою залежить від дієвості інструментів формування позитивного досвіду споживачів у процесі їх комунікації з підприємствами даного сегменту. З огляду на це в основу удосконаленого методичного підходу до оцінювання ефективності реалізації

проектів розвитку послуг залізничного туризму пасажирським комплексом залізничного транспорту покладено визначення економічного ефекту управління досвідом споживачів послуг залізничного туризму (базовий ефект і ефект пролонгації стійких комунікацій пасажирського комплексу залізничного транспорту зі споживачами) і використання цифрових технологій проєкційного мепінгу і предиктивної та прескриптивної аналітики в процесі їх оцінювання.

13. Реалізація інноваційного вектору подолання кризових явищ в пасажирському комплексі в умовах нестачі фінансово-інвестиційної засобів обумовлює зміну підходів до модернізації інфраструктури залізничних пасажирських перевезень через їх орієнтацію на підвищення суспільної цінності та проактивні технології управління. Розкриті положення стали базисом удосконалення процесу управління модернізацією інфраструктури пасажирських перевезень залізничним транспортом в умовах поширення кризових явищ за рахунок формування цифрової платформи, орієнтованої на забезпечення суспільної підтримки реалізації проєктів модернізації й оптимізацію проєктного менеджменту за рахунок впровадження інформаційно-комунікаційних інструментів.

14. Прогресивним напрямом модернізації інфраструктури вітчизняного пасажирського комплексу залізничного транспорту є процеси формування мультимодальних комплексів за рахунок створення в країні системи залізничних пасажирських ХАБів. Першочергову роль для розвитку і підтримки ефективного функціонування залізничних пасажирських ХАБів відіграє система інституціонального забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень залізничним транспортом. З метою створення сприятливих умов для розбудови в країні системи залізничних пасажирських ХАБів розроблено модель інституціонального забезпечення, що розкриває етапи та інститути їх формування і розвитку, підтримки та стимулювання.

15. Необхідність удосконалення механізму інвестиційного забезпечення проєктів модернізації інфраструктури пасажирського комплексу залізничного транспорту обумовило розроблення дієвої системи забезпечення інформаційно-комунікаційної взаємодії на основі використання інструментарію «Government Relations» і «Investor Relations», особливістю якого є забезпечення ефективної та взаємовигідної комунікації суб'єктів інвестиційної діяльності в процесі реалізації проєктів розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

монографії:

1. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С. Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень: монографія. Дніпропетровськ : Акцент ПП, 2015. 184 с. (*Особистий внесок: розкрито особливості організації ощадливого виробництва в діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту*).

2. Чаркіна Т. Ю., Гненний О. М., Марценюк Л. В., Орловська О. В., Проценко В. М. Туризм як стратегічний напрям розвитку залізничного підприємства: монографія. Дніпро: Журфонд, 2020. 188 с. *(Особистий внесок: розроблено модель управління розвитком послуг залізничного туризму пасажирського комплексу залізничного транспорту).*

статті, що входять до переліку наукових фахових видань України:

3. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С. Основні моделі реформування залізничного транспорту в Європі. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. № 46. С. 211 – 215. *(Особистий внесок: проведено порівняльний аналіз основних моделей реформування залізничного транспорту в країнах Європи і розкрито переваги та недоліки їх реалізації в Україні).*

статті, що входять до переліку наукових фахових видань і включені до міжнародних наукометричних баз:

4. Чаркіна Т. Ю. Принципи формування інфраструктурної складової для побудови пасажирських залізничних тарифів. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту»*. 2015. Вип. 10. С. 59 – 64.

5. Чаркіна Т. Ю. Аналіз ринку пасажирських залізничних перевезень. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту»*. 2016. Вип. 11. С. 37 – 44.

6. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С. Стратегія управління реформуванням залізничним транспортом України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. № 53. С. 24 – 30. *(Особистий внесок: удосконалено організаційну модель функціонування антикризового відділу пасажирського комплексу залізничного транспорту).*

7. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Удосконалення понятійно-категоріального апарату теорії залізничного туризму. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту»*. 2016. Вип. 12. С. 49 – 66. *(Особистий внесок: удосконалено підхід до розвитку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту).*

8. Charkina T., Barash Y., Hnennyi O., Martseniuk L. Comparison of tourist traffic by railway and automobile transport and methodical approach to determining the costs of such transportations. *Технологічний аудит та резерви виробництва. Серія: Економіка підприємств. Макроекономіка*. 2017. № 1/4 (33). С. 29 – 35. *(Особистий внесок: проведено SWOT-аналіз доцільності реалізації проєктів розвитку залізничного туризму).*

9. Чаркіна Т. Ю., Марценюк Л. В. Туризм як засіб розширення життєвого простору людини. *Антропологічні виміри філософських досліджень*. 2017. Вип. 11. С. 63-70. *(Особистий внесок: визначено умови ефективного впровадження інноваційних проєктів розвитку туристичних перевезень залізничним транспортом).*

10. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С. Еволюція розвитку інновацій пасажирських перевезень в Україні. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту»*. 2017. Вип. 13. С. 54 – 62. (Особистий внесок: ідентифіковано цикли розвитку вітчизняного пасажирського комплексу залізничного транспорту).

11. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Інноваційний розвиток пасажирських компаній за рахунок обслуговування туристичних перевезень. *Ефективна економіка*. 2017. № 12. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=5928> (дата звернення: 14.02.2018). (Особистий внесок: визначено джерела отримання додаткового прибутку пасажирським комплексом залізничного транспорту за рахунок виконання послуг на замовлення туристичних агентів та операторів).

12. Чаркіна Т. Ю., Матусевич О. О., Колінько К. Г. Сутність змін і управління змінами на підприємстві та їх необхідність на залізничному транспорті. *Ефективна економіка*. 2018. № 12. URL: http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/12_2018/87.pdf (дата звернення: 20.02.2019). (Особистий внесок: розкрито сутність поняття індиферентне середовище функціонування організації і визначено стадії його формування).

13. Чаркіна Т. Ю., Матусевич О. О., Галушко Л. Д. Підходи та функції до управління змінами підприємств залізниці в сфері пасажирських перевезень. *Review of transport economics and management*. 2019. Вип. 1 (17). С. 96 – 107. (Особистий внесок: розроблено парадигму антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту).

14. Чаркіна Т. Ю., Матусевич О. О., Галушко Л. Д. Європейський досвід щодо управління змінами підприємств залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень. *Ефективна економіка*. 2020. № 2. URL: http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/2_2020/65.pdf (дата звернення: 28.04.2020). (Особистий внесок: визначено фактори, закономірності та тенденції розвитку залізничних пасажирських перевезень).

15. Чаркіна Т. Ю., Пшінько О. М., Божок Н. О. Концесія вокзалів як шлях підвищення конкурентоспроможності пасажирського комплексу залізничного транспорту. *Економіка. Фінанси. Право*. 2020. № 11/3. С. 36 – 42. (Особистий внесок: виділено пріоритетні сфери інвестиційної діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту).

16. Чаркіна Т. Ю. Підвищення доходів за рахунок впровадження туристичних перевезень. *Агросвіт*. 2020. № 23. С. 36 – 41.

17. Чаркіна Т. Ю. Механізми та напрямки антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки*. 2020. № 4, Т. 2. С. 67 – 71.

18. Чаркіна Т. Ю. Концептуальні засади забезпечення антикризового управління пасажирського комплексу залізничного транспорту. *Економіка та держава*. 2020. № 12. С. 45 – 49.

19. Чаркіна Т. Ю. Методичні аспекти оцінювання ефективності

реалізації проєктів розвитку залізничного туризму в Україні. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки.* 2020. № 6. С. 204 – 209.

20. Charkina T. Yu., Pshinko O. M., Orlovskaya O. V., Carra A. O. Anticrisis Management of Passenger Transport as a Factor of Increasing Railway Competitiveness. *Економічний вісник Дніпровської політехніки.* 2020. № 4 (72). С. 76 – 88. (Особистий внесок: розкрито антикризові стратегії розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту).

статті у наукових періодичних виданнях інших держав:

21. Charkina T., Barash Yu., Bobyl V., Bozhok N., Chornovil O. Principles of Determining the Basic Functions of Railway Hubs. Published in: *12th International Conference on Intelligent Technologies in Logistics and Mechatronics Systems ITELMS'2018.* 2018. P. 21 – 25. (Особистий внесок: розкрито механізм реалізації мультимодальних перевезень пасажирів залізничним транспортом у взаємодії з іншими учасниками процесу сервісного обслуговування пасажирів).

22. Charkina T., Bobyl V., Martseniuk L., Matusevich O., Keršys A. Rail Passenger Hubs. Published in: *Proceedings of 23rd International Scientific Conference on Transport Means 2019.* 2019. Pt. II. P. 999 – 1003. (Особистий внесок: сформовано модель інституціонального забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень залізничним транспортом).

23. Charkina T., Bobyl V., Martseniuk L. New paradigm of railway passenger. *Приоритетные задачи и стратегии развития экономики и менеджмента.* 2019. № 4. С. 24 – 32. (Особистий внесок: встановлено переваги і недоліки підходів до управління пасажирським комплексом залізничного транспорту).

24. Charkina T., Martseniuk L., Bozhok N. Determination of Accounting Organization's Optimum Model at Railway Tourist Company in Depends on Type of Management. *Journal of Social Sciences, Nursing, Public Health and Education.* 2020. No. 1 – 2. Vol. 1. P. 67 – 90. (Особистий внесок: удосконалено процес організації бухгалтерського обліку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту за напрямом організації залізничного туризму).

статті в інших наукових періодичних виданнях:

25. Чаркіна Т. Ю. Удосконалена класифікація пасажирських поїздів в Україні. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту».* 2014. Вип. 7. С. 74 – 79.

26. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Підвищення ефективності пасажирських перевезень за рахунок туризму. *Вагонний парк.* 2019. № 8 (152). С. 14 – 18. (Особистий внесок: обґрунтовано доцільність оптимізації діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту за рахунок розвитку туристичної діяльності).

тези доповідей і матеріали науково-практичних конференцій:

27. Чаркіна Т. Ю., Грибовська А. В. Сутність конкуренції та її роль у ринковій економіці. *Проблеми економіки транспорту: тези доповідей*

XII Міжнар. наук. конф. (24 – 25 квітня 2014 р., м. Дніпропетровськ). Дніпропетровськ : ДНУЗТ, 2014. С. 130 – 132. (*Особистий внесок: визначено перспективні напрями реформування пасажирського комплексу залізничного транспорту*).

28. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С. Основні моделі реформування залізничного транспорту в Європі. *Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративної логістики*: тези доповідей за матеріалами X Міжнар. наук.-практ. конф. (5 – 7 червня 2014 р., м. Харків). Харків : УкрДАЗТ, 2014. С. 60 – 61. (*Особистий внесок: досліджено світовий досвід реалізації структурних реформ на залізничному транспорті*).

29. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С. Удосконалена класифікація пасажирських поїздів в Україні. *Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті*: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (23 – 25 вересня 2014 р., м. Одеса). Харків: Друкарня №18 ПЗ. 2014. С. 31–32. (*Особистий внесок: доповнено класифікацію пасажирських поїздів в Україні за ознаками, що враховують основні економічні фактори їх руху*).

30. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С., Матусевич О. О., Кравченко Х. В. Визначення ефективності функціонування окремого приміського пасажирського поїзда. *Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті – ЕКУЖТ 2014*: матеріали IX Междунар. научн.-практ. конф. (17 листопада – 14 грудня 2014 г., г. Київ). Київ : ГЭТУТ, 2014. С. 99 – 101. (*Особистий внесок: обґрунтовано доцільність розвитку окремих напрямів приміських пасажирських перевезень*).

31. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С. Моделі управління залізничною туристичною компанією «Вузькоколіїні залізниці». *Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті ЕКУЗТ 2015*: матеріали X Ювілейної Міжнар. наук.-практ. конф. (30 червня – 1 липня 2015 р., м. Одеса). Київ : ДЕТУТ, 2015. С. 17 – 18. (*Особистий внесок: розкрито особливості організаційного забезпечення розвитку туристичної діяльності пасажирським комплексом залізничного транспорту*).

32. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Класифікація туристичних подорожей по вузьким коліям. *Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті* : матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф. (29 вересня – 2 жовтня 2015 р., м. Кам'янець-Подільський). Кам'янець-Подільський : ТОВ «Спринт-Сервіс», 2015. С. 8 – 11. (*Особистий внесок: обґрунтовано економічну ефективність організації туристичних перевезень вузькими коліями*).

33. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С. Методика визначення кількості туристів, які можуть користуватися туристичними подорожами та відпочинком в регіонах обслуговування вузькоколійними залізничними лініями. *Перспективи розвитку транспортного комплексу (Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України)*: матеріали IV Всеукр. наук.-практ. конф. (5 – 6 листопада 2015 р.,

м. Дніпропетровськ). Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2015. С. 24 – 25. *(Особистий внесок: запропоновано методику визначення перспективної кількості потенційних туристів на основі використання спеціальних критеріїв та коефіцієнтів).*

34. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С. Стратегія управління реформуванням залізничним транспортом України. *Проблеми економіки транспорту: тези доповідей XIV Міжнар. наук.-практ. конф. (21 – 22 квітня 2016 р., м. Дніпропетровськ). Дніпропетровськ : ДНУЗТ, 2016. С. 75 – 77. (Особистий внесок: розкрито перспективні напрями подолання кризових явищ на залізничному транспорті).*

35. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С., Гненний О. М., Марценюк Л. В. Порівняння між собою туристичних перевезень залізничним і автомобільним транспортом. *Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика : тези доповідей за матеріалами XII Міжнар. наук.-практ. конф. (2 – 4 червня 2016 р., м. Харків). Харків : УкрДУЗТ, 2016. С. 36 – 39. (Особистий внесок: розкрито переваги та недоліки залізничного та автомобільного транспорту для організації туристичних перевезень).*

36. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Визначення перспективної кількості туристів, що будуть користуватися послугами залізничних туристичних компаній. *Сучасне співробітництво і партнерство в суспільстві: II Міжнар. міждисцип. наук.-практ. конф. (1 липня 2016 р., м. Варшава, Польща). Варшава, 2016. (Особистий внесок: сформовано систему показників оцінювання перспективного попиту на туристичні перевезення спеціальним рухомим складом залізничного транспорту).*

37. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Методика визначення доходів від вузькоколіїного трансферу та туристичних перевезень. *Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті ЕКУЗТ 2016: матеріали XI Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (9 – 15 вересня 2016 р., м. Київ). Київ : ДЕУТ, 2016. С. 35 – 37. (Особистий внесок: розкрито складові коефіцієнти оцінювання доходу від туристичних перевезень вузькими коліями).*

38. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С. Щодо організації туристичних перевезень вузькими коліями. *Маркетинг і логістика в системі менеджменту на залізничному транспорті: матеріали VI Міжнар. наук.-практ. конф. (27 – 29 вересня 2016 р., м. Запоріжжя). Київ : ПАТ УЗ, 2016. С. 75 – 76. (Особистий внесок: запропоновано класифікацію залізничних туристичних перевезень вузькими коліями за ключовими критеріями їх організації).*

39. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Складові вартості путівки на туристичні перевезення залізничними коліями. *Географія, економіка і туризм: національний та міжнародний досвід: матеріали X Ювілейної Міжнар. наук. конф. (7 – 9 жовтня 2016 р., м. Львів). Львів : ЛНУ ім. Івана Франка, 2016. С. 39 – 42. (Особистий внесок: розкрито соціальні ефекти організації залізничного туризму пасажирським комплексом залізничного транспорту).*

40. Чаркіна Т. Ю., Бараш Ю. С. Нова класифікація пасажирських

поїздів. *Проблеми економіки транспорту* : тези доповідей XV Міжнар. наук.-практ. конф. (20 – 21 квітня 2017 р., м. Дніпро). Дніпро : ДНУЗТ, 2017. С. 108–109. (*Особистий внесок: удосконалено класифікацію пасажирських поїздів залежно від критеріїв сервісного обслуговування споживачів послуг*).

41. Чаркіна Т. Ю. Причини відсутності коштів на реформування і розвиток залізничного транспорту. *Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика* : тези доповідей за матеріалами XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (8 – 10 червня 2017 р., м. Харків). Харків : УкрДУЗТ, 2017. С. 189 – 190.

42. Чаркіна Т. Ю., Марценюк Л. В., Вітрученко О. В. Підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок якості сервісу. *Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки*: матеріали V Всеукр. наук.-практ. конф. за міжнар. участю (11 – 12 квітня 2019 р., м. Дніпро). Дніпро: НМетАУ, 2019. Ч. 2. С. 197 – 200. (*Особистий внесок: обґрунтовано доцільність впровадження диференційованих пакетів послуг як прогресивного антикризового інструменту забезпечення сталого розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту*).

43. Чаркіна Т. Ю., Марценюк Л. В. Принципи визначення основних функцій залізничних ХАБів. *Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту* : матеріали 79 Міжнар. наук.-практ. конф. (16 – 17 травня 2019 р., м. Дніпро). Дніпро : ДНУЗТ, 2019. С. 375 – 377. (*Особистий внесок: розкрито особливості організації і забезпечення ефективної роботи залізничних ХАБів*).

44. Чаркіна Т. Ю., Марценюк Л. В., Чалбаєва Р. С. Зміни у пасажирських перевезеннях за рахунок впровадження іменного квитка. *Світові тенденції сучасних наукових досліджень* : матеріали XXXV Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (28 жовтня 2019 р., м. Вінниця). Вінниця, 2019. Ч. 2. С. 5 – 7. URL : <https://el-conf.com.ua/wp-content/uploads/2019/11/2частина.pdf> (дата звернення: 17.01.2020). (*Особистий внесок: сформовано пропозиції щодо забезпечення розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом*).

45. Чаркіна Т. Ю., Матусевич О. О. Європейський досвід щодо управління змінами в сфері залізничних пасажирських перевезень. *Цифрова трансформація фінансового сектора економіки* : тези доповідей за матеріалами V Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (9 – 10 квітня 2020 р., м. Одеса). Одеса : ОНЕУ, 2020. С. 328 – 330. (*Особистий внесок: обґрунтовано доцільність реалізації організаційних змін у сфері пасажирських перевезень залізничним транспортом*).

46. Чаркіна Т. Ю., Матусевич О. О. Економічна криза та залізничні пасажирські перевезення. *Актуальні питання економіки, фінансів, обліку і права в сучасних умовах* : тези доповідей Міжнар. наук.-практ. конф. (16 квітня 2020 р., м. Полтава): у 8 ч. Полтава: ЦФЕНД, 2020. Ч. 4. С. 26 – 28. (*Особистий внесок: розкрито відмінності кризи від рецесії і визначено наслідки її виникнення у сфері пасажирських перевезень залізничного транспорту*).

47. Чаркіна Т. Ю., Матусевич О. О. Напрямки управління змінами на підприємствах залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень.

Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки : матеріали VI Всеукр. наук.-практ. конф. (16 – 17 квітня 2020 р., м. Дніпро). Дніпро: НМетАУ, 2020. Ч. 1. С. 395 – 398. (Особистий внесок: виділено напрями реалізації організаційних змін у системі управління пасажирським комплексом залізничного транспорту).

48. Чаркіна Т. Ю. Основна мета утворення залізничних ХАБів. *Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту* : матеріали 80 Міжнар. наук.-практ. конф. (23 – 24 квітня 2020 р., м. Дніпро). Дніпро : ДНУЗТ, 2020. С. 279 – 280.

49. Чаркіна Т. Ю., Нечай Д. А., Мнацаканян М. Г. Антикризовий менеджмент залізничного транспорту. *Сучасні виклики і актуальні проблеми науки, освіти та виробництва: міжгалузеві диспути*: матеріали VIII Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (11 вересня 2020 р., м. Київ). Київ, 2020. С. 54 – 57. URL : <https://openscilab.org/?p=1221> (дата звернення: 8.10.2020). (Особистий внесок: сформовано пропозиції щодо створення антикризового відділу пасажирського комплексу залізничного транспорту).

50. Чаркіна Т. Ю. Стратегічні напрямки антикризового управління пасажирського комплексу залізничного транспорту. *Сучасні тенденції розвитку економіки, фінансів, обліку та права* : тези доповідей Міжнар. наук.-практ. конф. (21 листопада 2020 р., м. Полтава). Полтава : ЦФЕНД, 2020. С. 39 – 41.

51. Чаркіна Т. Ю. Концесія вокзалів як фактор підвищення конкурентоспроможності залізниці. *Інноваційні інструменти забезпечення інвестиційного та інфраструктурного розвитку об'єднаних територіальних громад* : матеріали наук.-практ. конф. за міжнар. участю (27 листопада 2020 р., м. Дніпро). Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2020. С. 305 – 308.

52. Чаркіна Т. Ю. Туристичні перевезення як напрямок розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту. *Пріоритетні шляхи розвитку науки та освіти* : матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. (29 – 30 листопада 2020 р., м. Львів). Львів : Львівський науковий форум, 2020. Ч. I. С. 53 – 55.

53. Чаркіна Т. Ю. Розвиток механізмів антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту. *Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці* : матеріали I Всеукр. наук.-практ. конф. (7 грудня 2020 р., м. Київ). К.: ДУІТ, 2020. С. 87 – 89.

54. Чаркіна Т. Ю. Передумови та особливості антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту. *Сучасні технології менеджменту* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (8 грудня 2020 р., м. Луцьк). Луцьк : ВНУ імені Лесі Українки, 2020. С. 155 – 156.

55. Чаркіна Т. Ю. Вплив процесів цифровізації на трансформацію системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту. *Економіка та сучасний менеджмент : теоретичні підходи та практичні аспекти розвитку* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (12 грудня

2020 р., м. Київ). Київ : ГО «Київський економічний науковий центр», 2020. С. 114 – 116.

56. Чаркіна Т. Ю. Інструментарій антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту України. *Розвиток нової економічної системи на державному та регіональному рівнях* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (19 грудня 2020 р., м. Львів). Львів: ЛЕФ, 2020. С. 23 – 25.

АНОТАЦІЯ

Чаркіна Т. Ю. Теоретико-методологічні основи формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2021.

Дисертація присвячена розробленню теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту.

Визначено фактори, тенденції і закономірності розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом у сучасних умовах господарювання, з'ясовано стан пасажирських перевезень вітчизняного залізничного транспорту й удосконалено теоретико-методичні положення щодо виявлення проявів криз, доповнено понятійно-категоріальний апарат теорії криз поняттям «індиферентне середовище функціонування організації». Сформовано парадигму, концептуальні основи і стратегію антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту на системно-синергетичних засадах. Удосконалено систему антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту за рахунок формування антикризового відділу, механізму впровадження онбордінгу і технології організації ощадливого виробництва. Розроблено сервісно-адаптивний підхід до розвитку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту, сформовано модель перцептивного управління і методичний підхід до оцінювання ефективності реалізації проєктів у сфері розвитку послуг залізничного туризму. Надано пропозиції щодо модернізації інфраструктури пасажирського комплексу за рахунок розбудови цифрової платформи управління, удосконалення інституціонального забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень залізничним транспортом і механізму інвестиційного забезпечення модернізаційних проєктів.

Ключові слова: антикризове управління, криза, пасажирський комплекс залізничного транспорту, система, стратегія, онбордінг, ощадливе виробництво, сервісно-адаптивний підхід, залізничний туризм, залізничний пасажирський ХАБ, цифрова платформа.

SUMMARY

Charkina T. Y. Theoretical and methodological bases of formation of anti-crisis management system for the passenger railway transport sector. – Qualifying scientific work on the rights of manuscripts.

Thesis for a Doctor of Economics degree by specialty 08.00.03 – Economics and National Economy Management. – Ukrainian State University of Railway Transport of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2021.

This thesis is devoted to the development of theoretical and methodological bases, methodical approaches and practical recommendations concerning formation of system of anti-crisis management of a passenger railway transport sector in conditions of increasing crisis manifestations of indifference of its functioning environment.

The factors of development of passenger railway transportations are analyzed in this thesis in the context of the synergetic paradigm, which are systematized in groups of exogenous and endogenous nature, and regularities and tendencies of development of passenger railway transportations are found out.

Approaches to defining the essence of the “crisis” concept are revealed, the types of crises are systematized and their classification is improved. The conceptual and categorical apparatus of crisis theory has been supplemented by introducing the concept of “indifferent environment of the organization’s functioning”, determining the stages of its formation and disclosing their content for the passenger sector of the domestic railway industry. In the context of identifying the manifestations of crises in the passenger railway transport sector, the cycles of development of the domestic passenger sector of the railway industry for the period of 1920-2020 are identified and an approach to crisis diagnostics by components of economic potential is developed.

The essence and approaches to the differentiation of crisis management types have been studied, which has allowed expanding the existing classification of the last one. The principles and functional properties of crisis management are revealed. Given the systemic crisis of the railway passenger transport, a paradigm of anti-crisis management of the passenger railway transport sector, based on the identification of system-synergetic benefits generated by the activation of tools of innovative lability and self-organization of society by ensuring its organizational development, optimization of activities and modernization of infrastructure has been formed. The concept of formation of the system of anti-crisis management of the passenger railway transport sector is developed, which takes into account the strategic directions of ensuring the growth of public value of the passenger transport sector and establishes relationships between key subsystems to support their implementation. Based on the disclosure of the content and types of anti-crisis strategies, the typification of the last one has been expanded and the procedure for developing and identifying strategic alternatives in accordance with the social values created as a result of their implementation has been established.

In order to create organizational conditions to ensure sustainable development of the passenger railway transport sector, proposals for the formation of the anti-crisis

department and revealed the purpose, functions, types of management actions of the last one, depending on the level of anti-crisis management (strategic, tactical, operational), determined the results of its functioning. To overcome the personnel crisis, a mechanism for introducing onboarding into the personnel management system of the passenger railway transport sector has been developed, which reveals the implementation process, components, focus areas and results of using onboarding to increase staff competence and loyalty in terms of reforming and digital transformation of railway transport. The operational crisis has prompted the search for ways to improve the efficiency of production capacity. The technology of organization of lean production in the activity of the passenger railway transport sector is formed, which reveals the procedure of introduction of open innovations in the system of production potential management, which will ensure timely adjustment of plans and tools of lean production.

A service-adaptive approach to the development of passenger transport complex has been developed, within which the criteria for adapting services to the new models of mobility and consumer behavior are identified and priority areas and tools for optimizing the activities and diversification of passenger transport service sector are revealed. A system of perceptual management of the development of railway tourism services of the passenger railway transport sector, formed by presenting the life cycle of perception and disclosure of tools to achieve coherent susceptibility of railway tourism services of the passenger railway transport sector. In order to identify shortcomings in the management system of the experience of consumers of railway tourism services and identify promising areas, it has been developed a methodological approach to assessing the effectiveness of projects for the development of railway tourism services of the passenger railway transport sector.

The process of managing the modernization of the infrastructure of the passenger transportation by railway in the context of the crisis, which is based on the principles of proactivity and social value and provides for the formation of a digital platform, has been improved. For the development of multimodal passenger transport by railway, the feasibility of forming a system of railway passenger hubs in Ukraine is substantiated and the model of institutional support is developed, which reveals the stages and institutions of their formation and development, support and incentives to create conditions for integrated transport of passengers. The mechanism of investment support of projects of modernization of infrastructure of the passenger railway transport sector of Ukraine is improved.

Keywords: anti-crisis management, crisis, passenger railway transport sector, system, strategy, onboarding, lean production, service-adaptive approach, railway tourism, railway passenger HUB, digital platform.

АННОТАЦИЯ

Чаркина Т. Ю. Теоретико-методологические основы формирования системы антикризисного управления пассажирским комплексом железнодорожного транспорта. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Украинский государственный университет железнодорожного транспорта Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2021.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методологических основ, методических подходов и практических рекомендаций по формированию системы антикризисного управления пассажирским комплексом железнодорожного транспорта.

Определены факторы, тенденции и закономерности развития пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в современных условиях хозяйствования, установлено состояние пассажирских перевозок отечественного железнодорожного транспорта и усовершенствованы теоретико-методические положения по выявлению проявлений кризисов, дополнен понятийно-категориальный аппарат теории кризисов понятием «индифферентная среда функционирования организации». Сформирована парадигма, концептуальные основы и стратегия антикризисного управления пассажирским комплексом железнодорожного транспорта на системно-синергетических началах. Усовершенствована система антикризисного управления пассажирским комплексом железнодорожного транспорта за счет формирования антикризисного отдела, механизма внедрения онбординга и технологии организации бережливого производства. Разработан сервисно-адаптивный подход к развитию деятельности пассажирского комплекса железнодорожного транспорта, сформирована модель перцептивного управления и методический подход к оценке эффективности реализации проектов в сфере развития услуг железнодорожного туризма. Даны предложения по модернизации инфраструктуры пассажирского комплекса за счет развития цифровой платформы управления, усовершенствование институционального обеспечения развития мультимодальных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом и механизма инвестиционного обеспечения модернизационных проектов.

Ключевые слова: антикризисное управление, кризис, пассажирский комплекс железнодорожного транспорта, система, стратегия, онбординг, бережливое производство, сервисно-адаптивный подход, железнодорожный туризм, железнодорожный пассажирский ХАБ, цифровая платформа.

Чаркіна Тетяна Юріївна

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ
СИСТЕМИ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМ
КОМПЛЕКСОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним
господарством**

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано згідно з оригінал-макетом автора

Підписано до друку 25 березня 2021 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк цифровий.
Папір офсетний. Обсяг 1,8 ум. друк. арк.
Наклад 150 прим. Зам. № 704
Видавництво ПП Вахмістров О.Є.
Адреса видавництва та друкарні: 49000,
Дніпро, вул. Пісаржевського, буд. 18