

Popova, N. V., and Hurova, K. D. *Upravlinskyi konsal'tynh* [Management Consulting]. Kharkiv: VDELE, 2016.

Razborska, O., and Pudkaliuk, Kh. "Yakist audytor'skykh posluh v Ukraini" [Quality of Audit Service in Ukraine]. *Ekonomichnyi analiz*, vol. 28, no. 4 (2018): 67-75. <https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/view/1634>

"Stalyi rozvytok yak paradyhma suspilnoho zrostannia XXI st." [Sustainable Development as a Paradigm of Social Growth of the 21st Century]. *Geograf.com.ua*. <http://www.geograf.com.ua/geoinfocentre/20-human-geography-ukraine-world/273-stalyi-rozvytok-yak-paradygma-suspilnogo-zrostannya-21-st>

Steele, F. *Consulting for Organizational Change*. University of Massachusetts Press, 1981.

"The Definition of Investment Consulting including Typology and Segmentation". *The IC Research Institute*. https://www.ic-research.com/dl/IC_Research_-_The%20Definition_of_Investment_Consulting.pdf

Tiashkorob, I. V. et al. "Konsal'tynh u finansovo-investytsiinomu zabezpechenni rozvytku rehionalnoi ekonomiky" [Consulting in Financial and Investment Support for the Development of the Regional Economy]. *Finansovo-kredytna diialnist: problemy teorii ta praktyky*, no. 6 (2021): 147-160.

Tymoshenko, A. "Pryvatni investytsii v povoiennu vidbudovu Ukrainy: yak svit hotovy dopomohty" [Private Investments in the Post-war Reconstruction of Ukraine: How the World Is Ready to Help]. *Mind. Spetsproekt: Ekonomichnyi forsait*. <https://mind.ua/openmind/20260132-privatni-investyciyi-v-povoenu-vidbudovu-ukrayini-yak-svit-gotovij-dopomogti>

Zavadska, I. "Dlia choho potriben komplaiens na pidpriemstvi" [Why Is Compliance Needed at the Enterprise?]. 2023. https://biz.ligazakon.net/analitycs/217068_dlya-chogo-potrben-komplans-na-pdprimstv

УДК 656.2:658.152

JEL: L92; R42

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-7-59-65>

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОЦІНКИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

©2023 КРАСНОКУТСЬКИЙ Є. С.

УДК 656.2:658.152

JEL: L92; R42

Краснокутський Є. С. Методичний підхід до оцінки інвестиційної привабливості залізничної галузі України

У статті визначено проблеми та перспективи підходу до оцінки інвестиційної привабливості залізничної галузі України та її структурних підрозділів. Зазначено, що модернізація та випереджаючі темпи розвитку залізничної галузі України є необхідною умовою соціально-економічного розвитку як країни загалом, так і регіонів зокрема. Для досягнення цих темпів зростання об'єктивною необхідністю є стратегічне управління галуззю, яке дозволяє якісніше визначити перспективи галузевого потенціалу, що особливо важливо за умов циклічного розвитку світової економічної системи. Ключовим фактором ефективності стратегічного управління залізничною галуззю є залучення інвестицій з боку приватних інвесторів, тобто стратегічна основа послідовного розвитку даного виду транспорту полягає в реалізації широкомасштабних інвестиційних вкладень. Зроблено висновки, що однією з важливих умов підвищення ефективності залізничної галузі України є наявність ефективної інвестиційної політики, яка б дала можливість наростити інвестиційний потенціал галузі та підвищити її інвестиційну привабливість. Оцінка інвестиційної привабливості залізниць повинна здійснюватися з урахуванням основних чинників їх виробничого та фінансово-економічного стану, важливості кожного фактора та його відповідності певному визначеному інвестором рівню. Це дає можливість визначити показник як по залізничному транспорту загалом, так і в розрізі видів діяльності, господарств, окремих підрозділів залізниць. Об'єктивна оцінка інвестиційної привабливості залізничної галузі України дає змогу потенційному інвестору прийняти зважене управлінське рішення щодо доцільності інвестування вільних коштів у розвиток галузі без істотного ризику їх втрати або неотримання очікуваної суми інвестиційного доходу. Перспективою подальших досліджень має стати кількісна оцінка окремих показників, які можуть бути використані як параметри виробничо-фінансово-економічного стану залізничного транспорту при оцінюванні його інвестиційної привабливості та визначенні ступеня їх важливості.

Ключові слова: залізничний транспорт, галузь, оцінка, інвестиційна привабливість, фактори.

Рис.: 1. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 15.

Краснокутський Євген Сергійович – аспірант кафедри менеджменту і публічного адміністрування, Харківський національний університет міського господарства ім. О. М. Бекетова (вул. Маршала Бажанова, 17, Харків, 61002, Україна)

E-mail: ek1520mm@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3273-7635>

UDC 656.2:658.152

JEL: L92; R42

Krasnokutskiy Ye. S. A Methodical Approach to Assessing the Investment Attractiveness of the Railway Industry of Ukraine

The article defines problems and prospects of an approach to assessing the investment attractiveness of the railway industry of Ukraine and its structural subdivisions. It is noted that modernization and overtaking pace of development of the railway industry of Ukraine is a necessary prerequisite for socioeconomic development of both the country in general and its regions in particular. To achieve the growth rates, as an objective necessity is considered the strategic management of the industry, allowing to better defining the prospects for sectoral potential, which is especially important in the context of the cyclical development of the global economic system. The key factor in the efficiency of strategic management of the railway industry is attracting investment from private investors,

that is, the strategic basis for the consistent development of this type of transport consists in the implementation of large-scale investments. It is concluded that one of the further important conditions for improving the efficiency of the railway industry of Ukraine is the availability of an effective investment policy that would allow increasing the investment potential of the industry and increasing its investment attractiveness. The investment attractiveness of railways should be assessed taking into account the main factors of their production, financial and economic condition, the importance of each factor, and its compliance with a certain level determined by the investor. This makes it possible to determine the indicator both for railway transport in general and in the context of types of activities, businesses, and individual divisions of railways. An objective assessment of the investment attractiveness of the Ukrainian railway industry allows a potential investor to make an informed managerial decision on the feasibility of investing available funds in the development of the industry without a significant risk of losing them or not receiving the expected amount of investment income. Prospect for further research should be a quantitative assessment of individual indicators that can be used as parameters of the production, financial and economic status of railway transport in assessing its investment attractiveness and determining the degree of their importance.

Keywords: railway transport, industry, assessment, investment attractiveness, factors.

Fig.: 1. **Tabl.:** 2. **Bibl.:** 15.

Krasnokutskiy Yevgen S. – Postgraduate Student of the Department of Management and Public Administration, O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv (17 Marshala Bazhanova Str., Kharkiv, 61002, Ukraine)

E-mail: ek1520mm@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3273-7635>

Модернізація та випереджаючі темпи розвитку залізничної галузі України є необхідною умовою соціально-економічного розвитку як країни загалом, так і регіонів зокрема. Для досягнення цих темпів зростання об'єктивною необхідністю є стратегічне управління галуззю, що дозволяє якісніше визначити перспективи галузевого потенціалу, що особливо важливо за умов циклічного розвитку світової економічної системи. Ключовим фактором ефективності стратегічного управління залізничної галузі є залучення інвестицій з боку приватних інвесторів, тобто стратегічна основа послідовного розвитку даного виду транспорту полягає в реалізації широкомасштабних інвестиційних вкладень.

Сьогодні вітчизняний бізнес орієнтований на повноцінну інтеграцію до світової економіки, що детермінує необхідність залучення до нього суттєвих інвестиційних потоків. Досліджуючи залізничну галузь України в аспекті цієї теми, слід констатувати досить низький рівень її інвестиційної привабливості, що характеризується недостатньою рентабельністю та навіть відсутністю власних оборотних коштів.

Нині АТ «Укрзалізниця» через своє вкрай нестійке фінансове становище, до якого призвело вторгнення рф, не є привабливим для інвестування підприємством. Внаслідок цього виникає гостра потреба в інвестиціях, що зумовила необхідність розробки нових підходів до такої найважливішої теми, як оцінка інвестиційної привабливості залізничної галузі України.

Дослідженню окремих напрямів оцінки інвестиційної діяльності на залізничному транспорті присвячені роботи таких вітчизняних учених, як О. Дейнека, Л. Позднякова, І. Моцная, В. Дикань, В. Зубенко, Є. Сич, В. Ільчук, М. Чеховська [1–5] та ін.

Питання інвестування в залізничний транспорт розглядали такі науковці, як О. Бойко, В. Гурнак, Г. Савицька, Я. Лікаренко, М. Кондратюк [6–8] та ін.

Однак у працях вищезгаданих учених оцінюванню рівня інвестиційної привабливості залізничного транспорту, який має певні галузеві особливості, при-

діляється недостатня увага, а отже, потребує більш детального опрацювання.

Метою статті є визначення підходу до оцінки інвестиційної привабливості залізничної галузі України та її структурних підрозділів.

Останніми роками сфера послуг завоювала стійкі позиції у світовій економіці. У багатьох країнах зростає обсяг і частка послуг у ВВП, збільшується чисельність працівників, розвивається міжнародна торгівля послугами. Вплив цих змін настільки великий, що сучасну економіку сьогодні називають сервісною. Незважаючи на те, що значення сфери послуг у світовій економіці та тенденції її зростання стали очевидними лише в останні роки минулого століття, це було передбачено експертами раніше. В Україні, яка стрімко інтегрується у світову економіку, особлива увага приділяється розвитку транспортної інфраструктури.

Для сучасного суспільства характерна персоналізація споживчого попиту. Попит на різноманітні послуги визначає тенденцію до розширення асортименту послуг. Тенденція до збільшення частки доходів від послуг у ВВП була виявлена в окремих країнах у 60–70-х роках ХХ ст. Рівень розвитку сфери послуг в окремих країнах сильно відрізняється. За цим показником (частка ВВП) і диференціацією темпів зростання за останні 30 років усі країни можна поділити на п'ять груп (табл. 1).

Характеристика ринку транспортних послуг відрізняється в проведенні маркетингових досліджень у сфері пасажирських і вантажних перевезень. Маркетинг пасажирських перевезень – це система управління, спрямована на повне та ефективне задоволення транспортних потреб населення [6].

Маркетинг пасажирських перевезень включає:

- ✦ аналіз стану ринку транспортних послуг та динаміки споживчого попиту на ринку;
- ✦ виявлення та вивчення споживчих переваг;

Групування країн за часткою послуг у ВВП (%)

№ з/п	Частка послуг у ВВП країни, %	Країни
1	75	Країни з перевагою в економічній структурі: Сполучені Штати Америки, Данія, Німеччина, Бельгія, Франція, Нідерланди, Люксембург, Велика Британія, Кіпр, Мальта, Монако, Австралія, Канада та ін.
2	70	Країни, де розвиток сфери послуг вважається основним напрямом економічного розвитку: Австрія, Фінляндія, Італія, Іспанія, Норвегія, Швеція та ін.
3	60	Країни з економічною структурою переваги в туризмі: Греція, Йорданія, Ямайка, Коста-Ріка, Колумбія, Марокко, Чилі, Туніс та ін.
4	50	Країни зі зростанням цього показника: Мексика, Іран, Бурунді, Гана, Ботсвана, Малі та ін.
5	20	Країни з низьким рівнем за цим показником: Ангола, Замбія, Непал, Болівія та ін.

- ✦ оцінка рівня конкуренції та зовнішнього середовища на ринку транспортних послуг;
- ✦ визначення місткості населення ринку транспортних послуг та розміру частки ринку залізничного транспорту;
- ✦ сегментація ринку;
- ✦ визначення існуючих і перспективних сегментів ринку транспортних послуг для населення;
- ✦ цінова політика;
- ✦ поліпшення рекламної діяльності та стимулювання попиту на пасажирські перевезення;
- ✦ розвиток і просування нових транспортних послуг для населення.

Сьогодні широкий спектр транспортних послуг зумовлює розвиток міжнародних зв'язків – формування глобальної економіки шляхом підтримки зростаючих потоків вантажів і пасажирів у всьому світі. Успіхи в галузі науково-технічного розвитку, тобто масове впровадження інновацій у різних галузях економіки, у тому числі у сфері транспортних послуг, стали безперервним процесом.

Важливість транспортної системи вимагає реалізації цільової програми розвитку економіки, тобто виконання комплексної цільової програми, спрямованої на розвиток різних видів транспорту. Ця цільова програма розвитку транспортної системи має певні проблеми, а саме:

- ✦ функціонування та розвиток транспортної інфраструктури;
- ✦ поліпшення обслуговування пасажирського та вантажного транспорту;
- ✦ задоволення потреб народного господарства в перевезеннях вантажів;
- ✦ усунення існуючих проблем у міжнародних транспортних сполученнях і транспортних коридорах;
- ✦ забезпечення безпеки руху в транспортній інфраструктурі;
- ✦ екологічні проблеми [8].

При дослідженні діяльності залізничного транспорту та реалізації програм його розвитку необхідно чітко визначити завдання, які вирішуються, тобто визначити їх з урахуванням *особливостей залізничної мережі*. До них належать:

- ✦ підвищення якості обслуговування та ефективності транспортного обслуговування регіонів, населення та організацій, залучення додаткових обсягів пасажирських і вантажних перевезень;
- ✦ скорочення експлуатаційних витрат;
- ✦ підвищення продуктивності праці та фондовіддачі без зниження якості транспортного обслуговування населення та організацій;
- ✦ створення основи для зниження тарифів на вантажні перевезення.

Виходячи з наведеної вище інформації, різноманітність діяльності, яку здійснює залізничний сектор, підкреслює важливість інвестиційного фактора в розвитку системи. У цій ситуації дещо складно з методологічної точки зору безпосередньо оцінити ефективність інвестиційної діяльності. Для проведення якісної оцінки потребують аналізу фінансові результати діяльності АТ «Укрзалізниця» за період з 2018 по 2022 рр. (табл. 2).

У 2022 р. АТ «Укрзалізниця» отримала майже 14,5 млрд грн чистого збитку, у 2020 р. – 11,9 млрд грн збитку, а у 2021 р. – 1,4 млрд грн збитку.

Управління інвестиційним процесом є системою, що складається за допомогою реалізації інвестиційних дій відносин учасників даного процесу, орієнтована на досягнення необхідного рівня інвестицій, який залежить від напрямів інвестування та ступеня сталого розвитку галузі.

Систему управління інвестиційним процесом у залізничній галузі можна навести у вигляді сукупності чотирьох послідовних етапів:

- ✦ оцінка інвестиційної привабливості;
- ✦ формування інвестиційного середовища;

Фінансові результати діяльності АТ «Укрзалізниця», тис. грн

Рік	Активи	Зобов'язання	Виручка
2022	249 569 123	58 947 937	75 034 627
2021	259 373 276	60 006 020	85 456 069
2020	257 161 938	57 562 701	74 463 799
2019	268 400 000	56 700 000	89 700 000
2018	265 100 000	54 500 000	83 300 000

- ✦ формування інвестиційного іміджу та інформування про інвестиційну репутацію;
- ✦ оцінка ефективності використання можливостей інвестиційного клімату, інвестиційного іміджу, інвестиційної репутації.

Отже, ключовою ланкою в управлінні інвестиційним процесом у галузі є оцінка інвестиційної привабливості на основі аналізу складових її елементів.

В авторській інтерпретації *інвестиційна привабливість* являє собою інтегральну характеристику, що ґрунтується на сукупності факторів, які відображають конкурентні переваги галузі та ступінь її сталого розвитку. Формують інвестиційну привабливість показники інвестиційного потенціалу та інвестиційного ризику. Відповідно *інвестиційний потенціал* є сукупністю факторів як об'єктивних передумов для інвестування, що впливають на позитивні рішення інвесторів щодо реалізації інвестиційних намірів; *інвестиційний ризик* є сукупністю факторів, які відображають можливість відхилення від стабільного функціонування галузі, що впливають на негативні рішення інвесторів щодо реалізації інвестиційних намірів [11].

У рамках запропонованого методичного підходу до оцінки інвестиційної привабливості залізничної галузі фактори інвестиційного потенціалу та інвестиційного ризику формують показники, які безпосередньо характеризують чи впливають на економічний і фінансовий стан досліджуваної галузі.

Такими чинниками в межах інвестиційного потенціалу залізничної галузі є:

- ✦ вантажообіг залізничного транспорту;
- ✦ сальдований фінансовий результат організації галузі;
- ✦ еластичність зростання галузі (співвідношення індексу вантажних перевезень залізничним транспортом та індексу вантажних перевезень всіма видами транспорту);
- ✦ стійкість галузі (співвідношення індексу вантажних перевезень та темпи зростання ВВП);
- ✦ інтегральний показник рентабельності наданих послуг та активів організацій галузі;
- ✦ соціальний потенціал (співвідношення середнього рівня заробітної плати в галузі та реального прожиткового мінімуму).

У рамках інвестиційного ризику залізничної галузі, до факторів, що впливають на нього, належать:

- ✦ питома вага збиткових підприємств у галузі;
- ✦ рівень аварійності на залізничному транспорті;
- ✦ рівень простроченої кредиторської заборгованості організацій галузі;
- ✦ ступінь зносу основних фондів організацій галузі;
- ✦ інфляційна стійкість (співвідношення індексу тарифів на вантажні перевезення залізничним транспортом та індексу інфляції, оптимальне значення ≤ 1);
- ✦ рівень монополізації в галузі (за індексом Герфіндаля).

Очевидно, що методичний аспект оцінки інвестиційної привабливості має ґрунтуватися на певних принципах. У запропонованій методиці оцінки інвестиційної привабливості залізничної галузі дотримуються таких *принципів*, як:

- 1) прозорість інформаційного забезпечення;
- 2) взаємопов'язаність;
- 3) динамічність;
- 4) системність;
- 5) комплексність;
- 6) специфічність;
- 7) коректність.

Загалом до оцінки та дослідження інвестиційної привабливості різних економічних систем існують три основні підходи [8].

Інвестиційна привабливість оцінюється на основі одного фактора, який повністю її характеризує, або сукупністю різних факторів, що однаково впливають на неї, або на основі агрегованого показника інвестиційного потенціалу та інвестиційного ризику. Ці підходи передбачають застосування економіко-математичних методів (кореляційний, дисперсійний аналізи, методи математичного моделювання та ін.), факторного методу (угруповання подібних показників), експертних оцінок (присудження вагового коефіцієнта факторів на основі різних зіставлень) [6].

У зв'язку з тим, що запропонована методика оцінки інвестиційної привабливості залізничної галузі як економічної системи визначає дослідження

інвестиційної привабливості через співвідношення показників інвестиційного потенціалу та інвестиційного ризику, що характеризують галузь, необхідним є застосування економіко-математичного методу (кореляційний аналіз показників інвестиційного потенціалу, інвестиційного ризику та показників інвестицій в основний капітал), факторного методу (визначення факторів залежно від категорії – інвестиційний ризик та інвестиційний потенціал), методу експертних оцінок (визначення рівня впливу, тобто пріоритетності впливу факторів на інвестиційний потенціал та інвестиційний ризик) [10].

Алгоритм розрахунку інвестиційної привабливості галузі наведено на *рис. 1*.

Отже, визначення факторів, що впливають на інвестиційну привабливість такої галузі, як залізнична, і навіть їх угруповання відповідно до змісту понять інвестиційного потенціалу та інвестиційного ризику як складових інвестиційної привабливості вимагає застосування принципу факторного методу в межах розробленої методики. Кореляційний аналіз кількісних значень даних факторів із показниками надходження інвестицій у основний капітал галузі визначає застосування економіко-математичного методу. При цьому фактори інвестиційного потенціалу знаходяться у прямій взаємозалежності з інвестуванням в основний капітал, фактори інвестиційного ризику – у зворотній.

Згідно з наведеним алгоритмом для розрахунку показника інвестиційної привабливості галузі необхідно визначити, якою мірою фактори, що характеризують інвестиційний потенціал та інвестиційний ризик, впливають відповідно на дані складові інвестиційної привабливості. Ця необхідність обумовлює застосування методу експертних оцінок, що дозволяє виявити пріоритетність факторів у рамках інвестиційного потенціалу та інвестиційного ризику. У широкому розумінні експертні оцінки можна розглядати як якісні характеристики, які отримують за допомогою висококваліфікованих спеціалістів (експертів), які формують подання щодо аналізованої проблеми на основі вихідної інформації [4; 5].

ВИСНОВКИ

Підсумовуючи все вищесказане, можна зробити висновок, що однією з важливих умов підвищення ефективності залізничної галузі України є наявність ефективної інвестиційної політики, яка б дала можливість наростити інвестиційний потенціал галузі та підвищити її інвестиційну привабливість.

Оцінка інвестиційної привабливості залізниць повинна здійснюватися з урахуванням основних чинників їх виробничого та фінансово-економічного стану, важливості кожного фактора та його відповідності певному визначеному інвестором рівню. Це дає можливість визначити показник як по залізничному

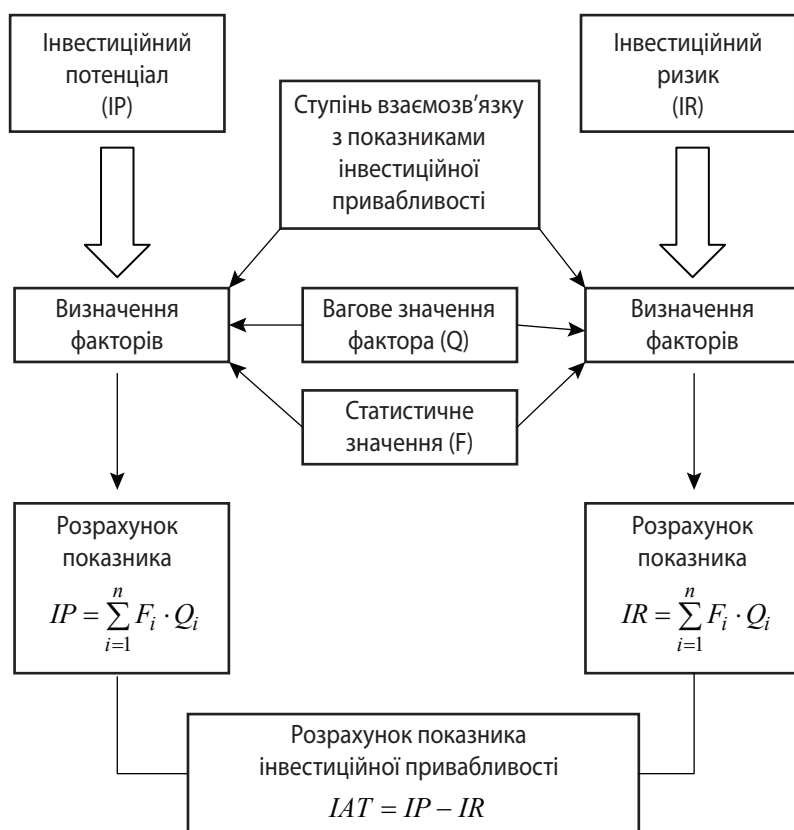


Рис. 1. Алгоритм розрахунку інвестиційної привабливості галузі

транспорту загалом, так і в розрізі видів діяльності, господарств, окремих підрозділів залізниць.

Об'єктивна оцінка інвестиційної привабливості залізничної галузі України дає змогу потенційному інвестору прийняти зважене управлінське рішення щодо доцільності інвестування вільних коштів у розвиток галузі без істотного ризику їх втрати або неотримання очікуваної суми інвестиційного доходу.

Перспективою подальших досліджень має стати проведення кількісної оцінки окремих показників, які можуть бути використані як параметри виробничо-фінансово-економічного стану залізничного транспорту при оцінюванні його інвестиційної привабливості та визначенні ступеня їх важливості. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Дейнека О. Г. Інноваційно-інвестиційні підходи до розвитку галузі залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2008. № 22. С. 54–55.
2. Позднякова Л. О., Моцная І. В. Шляхи підвищення інвестиційної привабливості залізниць України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2008. № 22. С. 74–75.
3. Дикань В. Л., Зубенко В. О. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту. Харків : УкрДАЗТ, 2008. 193 с. DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i49.51141>
4. Сич Є. М., Ільчук В. П. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту. Київ : Логос, 2001. 256 с.
5. Чеховська М. Інвестиційні та інноваційні напрями подальшого розвитку залізничного транспорту. *Економіст*. 2009. № 11. С. 57–59.
6. Сич Є. М., Бойко О. В. Інфраструктура транспортно-го ринку в системі чинників соціально-економічного зростання. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки»*. 2012. № 3. С. 115–127.
7. Гурнак В. М., Савицька Г. П., Лікаренко Я. Я. Фінансове забезпечення відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту. *Економіка. Менеджмент. Бізнес*. 2015. № 3. С. 66–71.
8. Кондратюк М. В. Удосконалення управління інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту України // Тези доповідей Х Ювілейної Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті». Київ, 2015.
9. Кочерга А. І. Сфера обслуговування населення: регіональні проблеми. Київ : Наукова думка, 1980. 424 с.
10. Весперіс С. З. Особливості формування і управління якістю послуг. *Актуальні питання сталого розвитку економіки*. 2012. Т. 1. С. 75–80. URL: https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/29486/3/Vesperis_quality.pdf
11. Кучерук Г. Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність : монографія. Київ : ДЕДУТ, 2011. 208 с.

12. Прокоп'єв Р. Правовий статус суб'єктів залізничного транспорту. *Господарське право і процес*. 2020. № 4. С. 105–109. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.4.16>
13. Кондратенко Н. О. Соціально-екологічні ознаки ресурсозбереження регіональних економічних систем. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія «Економічна»*. 2010. № 921. С. 86–92.
14. Кондратенко Н. та ін. Теоретико-аналітичне обґрунтування факторів впливу на рівень управління якістю послуг підприємств залізничного транспорту / Кондратенко Н., Тернова І., Шевченко В., Чупріна М., Швед А. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*. 2023. Vol. 2. No. 49. P. 113–122. DOI: <https://doi.org/10.55643/fcapter.2.49.2023.3990>
15. Білецький Е. В., Янушкевич Д. А., Шайхлісламов З. Р. Управління якістю продукції та послуг. Харків : ХТЕІ, 2015. 222 с.

Науковий керівник – Запорожець Г. В., кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту і публічного адміністрування Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова

REFERENCES

- Biletskyi, E. V., Yanushkevych, D. A., and Shaikhislamov, Z. R. *Upravlinnia yakistiu produktsii ta posluh* [Quality Management of Products and Services]. Kharkiv: KhTEI, 2015.
- Chekhovska, M. "Investytsiini ta innovatsiini napriamy podalshoho rozvytku zaliznychnoho transportu" [Investment and Innovation Directions for the Further Development of Railway Transport]. *Ekonomist*, no. 11 (2009): 57-59.
- Deineka, O. H. "Innovatsiino-investytsiini pidkhody do rozvytku haluzi zaliznychnoho transportu" [Innovative and Investment Approaches to the Development of the Railway Transport Industry]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 22 (2008): 54-55.
- Dykan, V. L., and Zubenko, V. O. *Zabezpechennia efektyvnosti innovatsiinoi diialnosti pidpriemstv zaliznychnoho transportu* [Ensuring the Effectiveness of Innovative Activities of Railway Transport Enterprises]. Kharkiv: UkrDAZT, 2008. DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i49.51141>
- Hurnak, V. M., Savitska, H. P., and Likarenko, Ya. Ya. "Finsanove zabezpechennia vidtvorennia osnovnykh zasobiv pidpriemstv zaliznychnoho transportu" [Financial Support of the Railway Transport Fixed Assets Reproduction]. *Ekonomika. Menedzhment. Biznes*, no. 3 (2015): 66-71.
- Kocherha, A. I. *Sfera obsluhovuvannia naselelnia: rehionalni problemy* [The Sphere of Public Service: Regional Problems]. Kyiv: Naukova dumka, 1980.
- Kondratenko, N. et al. "Teoretyko-analytychne obgruntuvannia faktoriv uplyvu na riven upravlinnia yakistiu posluh pidpriemstv zaliznychnoho transportu" [Theoretical and Analytical Substantiation of Factors Affecting the Level of Quality Management of Services of Railway Transport Enterprises]. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*, vol. 2, no. 49 (2023): 113-122. DOI: <https://doi.org/10.55643/fcapter.2.49.2023.3990>

- Kondratenko, N. O. "Sotsialno-ekolohichni oznaky resursozberezhennia rehionalnykh ekonomichnykh system" [Social Ecological Indication of Resource Economy for Regional Economical Systems]. *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho universytetu imeni V. N. Karazina. Seriiia «Ekonomichna»*, no. 921 (2010): 86-92.
- Kondratiuk, M. V. "Udoskonalennia upravlinnia investytsiinoi diialnosti pidpriemstv zaliznychnoho transportu Ukrainy" [Improving the Management of Investment Activities of Railway Transport Enterprises of Ukraine]. *Problemy ekonomiky ta upravlinnia na zaliznychnomu transporti*. Kyiv: , 2015.
- Kucheruk, H. Yu. *Yakist transportnykh posluh: upravlinnia, rozvytok ta efektyvnist* [Quality of Transport Services: Management, Development and Efficiency]. Kyiv: DE-TUT, 2011.
- Pozdniakova, L. O., and Motsnaia, I. V. "Shliakhy pidvyshchennia investytsiinoi pryvablyvosti zaliznyts Ukrainy" [Ways to Increase the Investment Attractiveness of Ukrainian Railways]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 22 (2008): 74-75.
- Prokopiev, R. "Pravovy status subiektiv zaliznychnoho transportu" [Legal Status of Railway Transport Entities]. *Hospodarske pravo i protses*, no. 4 (2020): 105-109. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.4.16>
- Sych, Ye. M., and Boiko, O. V. "Infrastruktura transportnoho rynku v systemi chynnykiv sotsialno-ekonomichnoho zrostannia" [Infrastructure of the Transport Market in the System of Factors of Socio-economic Growth]. *Visnyk Chernihivskoho derzhavnoho tekhnolohichnoho universytetu. Seriiia «Ekonomichni nauky»*, no. 3 (2012): 115-127.
- Sych, Ye. M., and Ilchuk, V. P. *Innovatsiino-investytsiinyi rozvytok zaliznychnoho transportu* [Innovative and Investment Development of Railway Transport]. Kyiv: Lohos, 2001.
- Vesperis, S. Z. "Osoblyvosti formuvannia i upravlinnia yakistiu posluh" [Peculiarities of Service Quality Formation and Management]. *Aktualni pytannia staloho rozvytku ekonomiky*, vol. 1 (2012): 75-80. https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/29486/3/Vesperis_quality.pdf