

Видавничий центр «Академія», 2002. – Т. 2. – 952 с.

2. Сенько В. И. Исследования вопроса распределения мощности вагоноремонтной базы по железным дорогам сети : автореф. дис. ... канд. техн. наук / В. И. Сенько. – Гомель, 1973. – 27 с.

3. Гридюшко В. И. Исследование надежности грузовых вагонов и пути повышения их работоспособности : автореф. дис. ... д-ра техн. наук / В. И. Гридюшко. – М., 1972. – 45 с.

4. Аввакумов С. М. Исследование вопросов специализации, концентрации и размещения вагоноремонтных предприятий по сети железных дорог СССР : дис. ... канд. экон. наук / С. М. Аввакумов. – М., 1971. – 220 с.

5. Бараш Ю. С. Рациональные пути развития технической базы для депоовского ремонта грузовых вагонов : дис. ... канд. техн. наук / Ю. С. Бараш. – Гомель : БИИЖТ, 1981. – 182 с.

6. Мямлин В. В. Разработка машинных методов и алгоритмов проектирования поточных линий для ремонта вагонов : автореф. дис. ... канд. техн. наук / В. В. Мямлин. – М., 1989. – 23 с.

7. Garicoix M. Испания: использование потенциала сотрудничества: Talgo / M. Garicoix // Железные дороги мира : научно-техн. журн. – 2009. – N 4. – С. 61–63.

8. Leborgne G. Франция: SNCF готовится к отказу от монополии / G. Leborgne // Железные дороги мира : научно-техн. журн. – 2009. – N 4. – С. 53–56.

9. Neulard A. Германия: приток мощностей на рынок технического обслуживания и ремонта / A. Neulard // Железные дороги мира : научно-техн. журн. – 2009. – N 4. – С. 57–60.

10. Програма економічних реформ України на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : [www.search.ligazakon.ua](http://www.search.ligazakon.ua)

**Аннотация.** Проведен анализ состояния технической базы по ремонту грузовых вагонов для обоснования необходимости проведения ее реструктуризации.

**Ключевые слова:** вагонные депо, грузовые вагоны, ремонт, мощность, реструктуризация.

**Summary.** The analysis of the technical base for the repair of freight carriages have been done to justify the need for restructuring.

**Keywords:** wagon depot, freight carriages, repair, power, restructuring.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Бараш Ю.С.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК 656.072:330.36

## ПОНЯТІЙНО-КАТЕГОРІАЛЬНИЙ АПАРАТ СУЧАСНОЇ ТЕОРІЇ ПАСАЖИРОПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Гудкова В.П., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)*

*Виявлено характер і надано класифікацію результатів діяльності сфери пасажироперевезень: узагальнено зміст базових категорій; розкрито особливості прояву ознак ідентифікації товарів-послуг; за різними критеріями відокремлено складові обслуговування в системі «пасажир – перевізник».*

**Ключові слова:** пасажироперевезення, результат діяльності, категорія, товар-послуга, класифікація.

**Постановка проблеми.** Побудова оптимальної, задовольняючої суспільним потребам і відповідаючої сучасним вимогам цільової моделі транспортного ринку неможлива без досягнення чіткості, ясності та прозорості складових економічних відносин. Забезпечення зрозумілості будь-яких функціональних процесів та процесів розвитку потребує пізнання сутності явищ та конкретизації понять. Особливо це стосується проблемних, так званих «вузьких» місць та відповідних резервів підвищення ефективності, до яких відноситься сфера пасажироперевезень (СПП).

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та**

**виділення невирішених частин загальної проблеми.**

Пошуку способів подолання економічних проблем, пов'язаних з перевезенням пасажирів, та встановленню сутності головних категорій і понять, відображаючих цілісність та специфічність характеристик СПП, присвячували свої дослідження Аксенов І. М. [1], Цветов Ю. М. [2], Макаренко М. В. [3], Сич Є. М. [4], Базилук А. В., Назаренко Я. Я. [5], Висоцька І. І. [6], Тульчинська С. О. [7], Борданов С. В. [8], Котик В. О. [9] та багато ін., головними науковими надбаннями яких стали теоретико-методологічні рекомендації щодо організаційно-економічного вдосконалення складових перевізного процесу,

додаткового обслуговування, господарського управління, виробничого, логістичного і маркетингового врегулювання діяльності підприємств пасажирського комплексу різних видів транспорту. Отримані в ході досліджень результати, маючи суттєве значення для економічної науки, у сукупності формують фундаментальні основи теорії транспортного обслуговування населення. Критичне осмислення й узагальнене подання змісту багатоаспектних напрацювань дозволяє сформулювати загальні економічні положення і встановити суттєві зв'язки між основними виробничими потребами та

суспільними інтересами, що виникають виходячи з внутрішньої необхідності і набувають сталого характеру існування у СПП.

**Виклад основного матеріалу.** У попередній публікації було визначено сутність поняття СПП («сфера пасажироперевезень») [6], з обґрунтування якого випливає необхідність розгляду даної категорії (точніше сукупності базових понять, рис. 1) через призму поділу економічних процесів на виробництво матеріальних й нематеріальних благ, на сферу виготовлення товарів-речей і сферу надання послуг.

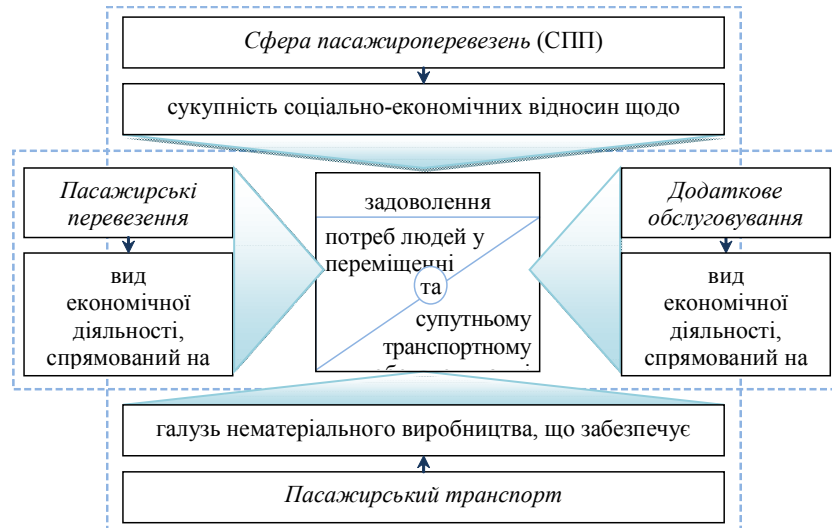


Рис. 1. Узагальнення змісту базових категорій СПП



Рис. 2. Ознаки ідентифікації продуктів СПП як товарів-послуг

Приналежність пасажирського транспорту до сфери обслуговування (англ. *service*) визначається характером кінцевого продукту, а саме тим що він виявляє корисний ефект в процесі створення і набуває властивостей товарів-послуг згідно із відомими ознаками [11, 12] (рис. 2).

По-перше, *перевезення і супутнє обслуговування пасажирів існують* не в матеріально-речовій формі, а у вигляді корисного ефекту. Підсумком роботи підприємств пасажирського транспорту стає не товар, втілений у речі, а діяльність корисна для споживача. Як

наслідок в СПП кругообіг економічних ресурсів здійснюється за скороченою і характерною для товарів-послуг формулою  $(\Gamma - T(ЗПТ) - B - \Gamma')$ , з ланцюга якої випадає ланка нового виготовленого матеріального продукту ( $T'$ ), реалізується саме процес виробництва ( $B$ ), організований з використанням специфічних засобів пасажирського транспорту ( $ЗПТ$ ), який, споживаючись користувачами, напругу закладає основу для отримання нових грошових коштів ( $\Gamma'$ ). Забезпечення переміщення з експлуатацією різних

транспортних та інфраструктурних засобів за різними маршрутами і з різною швидкістю, періодичністю та комфортом безумовно уречевлює виробничий процес, ускладнює техніко-технологічний характер роботи, обумовлює високий рівень капіталомісткості економічної діяльності, формує матеріальну базу господарювання, але в будь-якому випадку не призводить до уречевлення продукту. Саме тому на даний час привалюють у використанні такі поняття як «послуги пасажиром», «транспортне обслуговування (транспорті послуги)» і «супутнє (додаткове) обслуговування (послуги)» [13], які підсумовують результати транспортного виробництва у пасажирському русі та розділяють параметри оцінки якості на якість в контексті споживчих властивостей і якість експлуатаційної роботи.

По-друге, *процес виробництва кінцевого продукту діяльності підприємств пасажирського комплексу співпадає із процесом споживання у часі та просторі*. Виробництво будь-якої кінцевої продукції СПП (будь то переміщення або супутнє обслуговування пасажиром) невід'ємне від споживача, що припускає не принципове але змістовне уточнення однієї з ланок вищенаведеної формули кругообігу економічних ресурсів. А саме заміну виробничої ланки ( $-B-$ ) виробничо-споживчою ( $-B(C)-$ ) і розуміння позначення ( $C$ ) як процесу користування транспортними послугами, що співпадає із процесом надання (виготовлення), відбувається з ним одночасно і є підставою для отримання грошових коштів у вигляді плати за обслуговування. Очевидним й не заперечним є твердження, що не можна перевозити пасажиром без пасажиром, користуватися додатковими транспортними послугами без користування. Яке в межах наукової дискусії з одного боку дозволяє погодитися з аргументами вчених, наголошуючих, що пасажирський транспорт повинен бути віднесений до сфери матеріального виробництва, з іншого надають можливість заперечити саме це твердження. Дійсно, в аспекті виробництва немає різниці між процесом перевезення пасажирів і процесом виготовлення товарів-речей та дійсно з пасажиром відбувається особлива матеріальна зміна – зміна місцезнаходження, просторове переміщення, але аналогічне (не територіальне проте духовне або навіть фізичне) перетворення стосується споживачів систем охорони здоров'я, освіти, культури, мистецтва, спорту та туризму, віднесення продуктів діяльності яких до сфери послуг не викликає заперечень. Матеріальні ознаки у вигляді просторового переміщення людей дійсно властиві пасажирським перевезенням, але це лише означає

їхню приналежність до структурної складової сфери обслуговування (а саме до сектору матеріальних послуг), а не уречевлює (у буквальному розумінні) кінцеві продукти діяльності.

По-третє, *послуги пасажиром не можуть накопичуватися, зберігатися й транспортуватися*. Відсутність можливостей для накопичення і зберігання впливає із збігу моментів виробництва та споживання. На відміну від попередніх двох ознак, в обґрунтуванні яких переважають теоретичні аргументи, а суперечки виникають у зв'язку з можливістю двоякого трактування окремих положень, очевидність цієї ознаки підтверджується фактичною інформацією та звітними документами, згідно з якими в оборотних активах підприємств пасажирського транспорту відсутні статті «готова продукція» і «незавершене виробництво», отже кінцеві продукти діяльності не можуть тимчасово залишатися в розпорядженні виробників і відповідно формувати обігові засоби на утримання, накопичення, зберігання і транспортування. Транспортування само по собі є специфічною ознакою більшості послуг пасажиром, але не в розумінні зміни м'ясяця розташування виготовлених речей, тобто руху від виробника до посередника, від посередника до споживача і з моменту привласнення товару споживачем до місця безпосереднього користування. Транспортується сам пасажир і лише проїжджаючи особа може бути розцінена як об'єкт переміщення, але саме вона одночасно є й суб'єктом споживання перевізних послуг і користується ними лише в процесі руху та в пунктах відправлення і прибуття, що мають безпосереднє до нього відношення.

По-четверте, *непряме завдання сфери пасажироперевезень полягає у забезпеченні відтворення робочої сили і підвищення ефективності виробництва*. Задоволення потреб населення у переміщенні та супутньому транспортному обслуговуванні забезпечує територіальну та часову доступність будь-яких матеріальних об'єктів, прискорює процеси виробництва (за рахунок своєчасного докладання праці) та споживання (в наслідок майже безперешкодного досягнення місць отримання різних благ) в усіх його проявах, саме тим сприяє відтворенню духовних та інтелектуальних властивостей, а також організаторських і творчих здібностей робочої сили, локальному та глобальному підвищенню економічної і соціальної ефективності матеріального та нематеріального виробництва.

Кінцеві продукти діяльності СПП (виготовлені і спожиті товари-послуги) дуже різноманітні, між тим в залежності від різних критеріїв структурування їх можна класифікувати за основними видами (рис. 3).

## Проблеми транспортного комплексу України

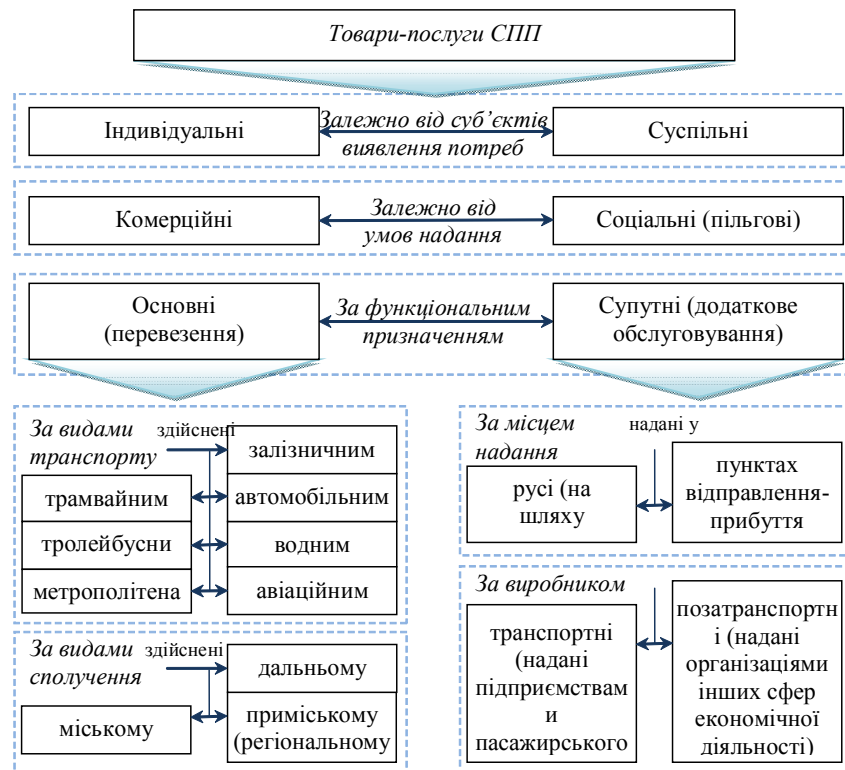


Рис. 3. Класифікація товарів-послуг СПП

Найпоширенішим є первісний поділ послуг СПП *залежно від суб'єктів виявлення потреб* (визначального фактору доцільності поведінки економічних суб'єктів) на *індивідуальні* (що виникають як результат виявлення особистих потреб індивіда) та *суспільні послуги* (які пов'язані з забезпеченням потреб окремих соціальних груп і соціуму в цілому). Індивідуалізація споживання залежно від обсягів і властивостей перевезень в окремих випадках зводиться до індивідуалізації транспортних засобів, яка найбільш характерно виявляється на автомобільному транспорті шляхом виникнення і динамічного розвитку особистих автомобілів. Суспільне транспортне обслуговування можливо лише транспортом загального користування, доступного і затребуваного до використання будь-якими верствами населенням, виконуючого загальну соціальну функцію з забезпеченням масштабних та регулярних переміщень за визначеними маршрутами та графіками руху транспортних засобів. Послуги транспорту загального користування частково набувають індивідуальних ознак через диференціацію споживання, але в будь-якому випадку не можуть бути суто особистими.

У зв'язку з вагомим соціально-економічним значенням послуги СПП можуть відрізнятися *за умовами надання* і поділятися на *комерційні* та *соціальні* (в усталеному сприйнятті стосовно перевезень – *пільгові*). Послуги СПП набувають комерційних ознак у випадку підпорядкування взаємовідносин меті отримання перевізником

прибутку і зацікавленості пасажирів у переміщенні за такими умовами. Подібна ситуація виникає, коли споживча вартість послуг перевищує виробничу і при зіставленні витрат з надходженнями забезпечується утворення прибутку. Комерціалізація транспортних послуг вимагає від пасажирів повної оплати оголошеної вартості, обмежуючи коло користувачів та індивідуалізуючи споживання. Створення пільгових умов надання окремих але достатньо масових послуг (не з комерційною, а з соціальною метою) можливо в наслідок соціалізації економічних відносин СПП або в контексті захисту громадян від негативних аспектів прояву ринкового механізму і соціальної підтримки через забезпечення транспортної доступності територіально віддалених об'єктів для найбільш вразливих верств населення (передбачає надання пільгових послуг окремим категоріям пасажирів), або в наслідок суцільної реалізації права вільного пересування (спрямоване на регулювання (обмеження) рівня тарифів і споживання пільгових послуг всіма категоріями користувачів).

*Залежно від функціонального призначення* СПП в загальній сукупності послуг чітко виділяються дві частини: до однієї відноситься *основне* транспортне обслуговування, до іншої – *супутнє*. Основні послуги, а саме безпосереднє переміщення пасажирів в усіх його різноманітних проявах (здійснене різними видами транспорту, у різних видах сполучення, з різними швидкостями, у різних транспортних засобах і з різним рівнем комфорту), є первісними, базовими, визначаючими необхідність і

утворюючими можливість формування СПП. Супутнє обслуговування похідне, пов'язане із переміщенням, виникає у зв'язку з його існуванням і супроводжує споживання основної послуги. Функціональний поділ демонструє залежність виробничих процесів, визначає первісність одних та другорядність інших, ідентифікує послуги, які потенційно можуть бути відділені від транспортної галузі.

Основні та супутні послуги СПП неоднорідні за складом і можуть бути додатково деталізовані. Їхня дворівнева класифікація пов'язана з формуванням характерних рис та особливих властивостей відмінних в межах загального функціонального поділу та необхідна для упорядкування і структуризації результатів діяльності з метою швидкого визначення специфічних методів регулювання економічних процесів.

**Висновки.** Слід відмітити, що наведені категорії і поняття формують узагальнене макроекономічне уявлення про транспортне обслуговування населення, здатне знайти відображення у локальних описах взаємодії в системі «пасажир – перевізник». Між тим, саме узагальнене подання основних характеристик забезпечує усвідомлення цілісності з позначенням специфічних ознак існування СПП, дозволяє отримувати і розкривати зміст відповідних емпіричних знань, коректно висувати гіпотези та обґрунтовано описувати закономірності виникнення нових і розвитку існуючих галузевих економічних взаємовідносин, вирішувати конкретні проблеми і поповнювати загальну теорію транспортного обслуговування населення. Як наслідок, до основних категорій СПП відноситься поняття «пасажирські перевезення», «додаткове обслуговування», «пасажирський транспорт», що формують особливу систему взаємодії, в результаті якої задовольняються потреби людей у переміщенні та супутньому транспортному обслуговуванні, виготовляються і одночасно споживаються специфічні товари-послуги, забезпечуються комунікаційні потреби суспільства. Безумовно, в межах теорії пасажироперевезень існує багато понять, уточнюючих вказані категорії та маючих характер змістовного підпорядкування. Так, класифікація загальної сукупності товарів-послуг СПП (пасажирських перевезень і додаткового обслуговування) дозволяє відокремити індивідуальні та суспільні, комерційні та соціальні, основні та супутні результати економічної діяльності пасажирського транспорту, які у свою чергу із введенням уточнюючих критеріїв структурування додатково систематизуються за групами обслуговування. Розуміння змісту кожного виду товарів-послуг СПП закладає описово-розпізнавальні основи формування галузевих знань, що розкривають спільність окремих груп і характер групових відмінностей, а в цілому деталізує зміст основних категорій та пояснює закономірні зв'язки між

уточнюючими поняттями.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Аксенов И. М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: Монография / И. М. Аксенов. – К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.
2. Цветов Ю. М. Проблемы и основные направления реформирования железнодорожного транспорта Украины: Монография / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко и проч. – К.: КУЭТТ, 2007. – 222 с.
3. Макаренко М. В. Основы управления экономическими процессами на железнодорожном транспорте Украины: Монография / М. В. Макаренко. – К.: КУЭТТ, 2003. – 478 с.
4. Сич Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія / Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – К.: «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. – 245 с.
5. Базиліук А. В. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: Монографія / А. В. Базиліук, Я. Я. Назаренко. – К.: НТУ, 2010. – 197 с.
6. Висоцька І. І. Управління витратами авіакомпаній при здійсненні регулярних внутрішніх пасажирських перевезень: автореф. дис... к. е. н.: 08.00.04 / Висоцька Ірина Іванівна; НАУ. – К., 2009. – 20 с.
7. Гульчинська С. О. Організаційно-економічний механізм розвитку ринку пасажирських перевезень в Україні: дисертація к. е. н.: 08.07.04 / Гульчинська Світлана Олександрівна; НАУ. – К., 2003. – 20 с.
8. Борданов С. В. Міжнародні пасажирські перевезення в контексті інтеграції України до світового господарства: Дис... к. е. н.: 08.05.01 / Борданов Сергій Вікторович; ДНУ. – Донецьк, 2005. – 234 с.
9. Котик В. О. Державне регулювання підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.03 / Котик Валентина Олексіївна; ХНУ ім. В. Н. Каразіна. – Х., 2008. – 20 с.
10. Гудкова В. П. Сфера пасажироперевезень як узагальнююча соціально-економічна категорія / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 19. – Ч. 1. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 14-20.
11. Економічний енциклопедичний словник: У 2 т. / [Мочерний С. В., Ларіна Я. С., Устенко О. А., Юрій С. І.] За ред. С. В. Мочерного. – Львів: Світ, 2005. – Т. 1. – 616 с.; Т. 2. – 568 с.
12. Економічна теорія / За ред. В. Д. Базилевича. – К.: Знання-Прес, 2008. – 719 с.
13. Державний класифікатор продукції та послуг (ДК 016-97) / Електронний ресурс: <http://dkpp.rv.ua/>.

**Анотація.** Определен характер и представлена классификация результатов деятельности сферы пассажироперевозок: обобщено содержание базовых категорий; раскрыты особенности проявления признаков идентификации товаров-услуг; в соответствии с разными критериями обособлены составляющие обслуживания в системе «пассажир – перевозчик».

**Ключевые слова:** пассажироперевозка, результат деятельности, категория, товар-услуга, классификация.

**Summary.** Found and are given the nature and classification results of the sphere of passenger transportation: summarized the content of categories; the features showing signs of identification of goods-services; according to different criteria is separated components of the service in the «passenger – carrier».

**Keywords:** passenger transportation, the results of the activity, category, goods-services, classification.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕГУТ Богомолова Н.І.*

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 336.279:656.2(477)

### ПИТАННЯ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Єрьоміна М.О., к.е.н., доцент,  
Покоłodна О.В., к.н.д.у., доцент (УкрДАЗТ)*

*У статті розглянуті питання особливостей та проблем розвитку системи фінансової безпеки залізничного транспорту України.*

**Ключові слова:** фінансова безпека, криза, ризик, кризове середовище, фінансова нестабільність, система фінансової безпеки.

**Постановка проблеми.** Одним із важливих завдань економічної науки є формування принципів, методів та інструментарію забезпечення безпеки суб'єктів підприємництва. При цьому головна увага повинна приділятися формуванню цілісної системи фінансової безпеки, оскільки в економічній системі все більшого значення набувають відносини щодо управління фінансовими ресурсами та оптимізація їх використання, а також фінансові важелі і методи, що забезпечують стабільну та ефективну діяльність підприємств.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичними дослідженнями у сфері фінансової безпеки держави та суб'єктів підприємництва, а також окремими теоретичними аспектами, необхідними для формування системи фінансової безпеки, займалися такі вчені, як: Е. Альтман, Дж. Аргенті, О.І. Барановський [1], В. Бівер, М.Д. Білик [2], І.А. Бланк [3], О.Д. Василик, К.С. Горячева, А.О. Єпіфанов, М.М. Єрмошенко, Г.П. Іванова, С.М. Ілляшенко, В.Г. Крижанівська, В.В. Ковальов [5], О.А. Кириченко [4], Л.О. Лігоненко, Р. Ліс, Т.М. Мельник, В.П. Москаленко, Є.В. Новосядло, Р. С. Палехин [6], Р. Таффлер, О.О. Терещенко [7], С.Я. Салига, Г.М. Скударь, Е.А. Уткін, О.І. Хитрін та багато інших.

Високо оцінюючи їх вклад у вирішення теоретичних і практичних аспектів щодо забезпечення фінансової безпеки суб'єктів підприємництва, мусимо вказати на необхідність

подальшого розвитку теоретичної бази з даної тематики, та звернути увагу на її адаптованість щодо особливостей роботи залізничного транспорту. На сьогодні є цілий ряд невирішених проблем у цій сфері, зокрема, це проблеми фінансової діагностики та прогнозування кризових явищ на залізницях України, вибору фінансових важелів і методів для забезпечення їх фінансової стабільності та ефективної діяльності.

**Актуальність проблеми.** Система фінансової безпеки підприємств повинна діяти постійно, а не за фактом настання кризи, тобто підприємства мають заздалегідь попереджувати розвиток кризових явищ, забезпечуючи власну ефективну діяльність. Одже існує об'єктивна необхідність забезпечення фінансової безпеки як на рівні окремих підприємств, так і на рівні держави. Проведені дослідження показують, що на сьогодні приділяється недостатньо уваги фінансовій безпеці підприємств як одній із складових фінансової безпеки держави. Не є винятком і підприємства залізничного транспорту.

**Формування цілей статті (постановка завдання).** У результаті аналізу різних точок зору на проблему забезпечення фінансової безпеки підприємств і трактувань її сутності можливо виділити ключові риси фінансової безпеки, яка: забезпечує рівноважний і стійкий фінансовий стан; сприяє ефективній діяльності підприємства; дозволяє на ранніх стадіях визначити проблемні