

УДК: 656.072:330.46

*Оксана Познякова*

### **СИСТЕМНИЙ ПІДХІД У ДОСЛІДЖЕННЯХ ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЦЬ У СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

*У статті використано системний підхід щодо досліджень потенціалу сфери пасажирських залізничних перевезень, виокремлено підсистеми за визначеними ознаками, за кожною підсистемою виявлено існуючий потенціал і потенціал розвитку.*

*Ключові слова: системний підхід, ознаки розподілу системи, підсистеми пасажирських перевезень, існуючий потенціал, потенціал розвитку.*

*В статье использован системный подход к исследованию потенциала сферы пассажирских железнодорожных перевозок, выделены подсистемы по определенным признакам, по каждой подсистеме выявлено существующий потенциал и потенциал развития.*

*Ключевые слова: системный подход, признаки разделения системы, подсистемы пассажирских перевозок, существующий потенциал, потенциал развития.*

*The article used a systematic approach to research capacity of passenger rail transport, subsystem allocated according to certain criteria, for each subsystem identified existing capacity and potential for development.*

*Keywords: systematic approach, criteria for separating systems, subsystems of passenger transport, there capacity development of potential.*

**Постановка проблеми.** На сучасному етапі розвитку економіки країни істотно ускладнилися проблеми, які стоять перед залізничним транспортом. Це обумовлено монополізацією галузі, впливом інтеграційних процесів, коливанням ринкових попиту та пропозиції, зростанням обсягів необхідної інформації для прийняття рішень тощо. Для підвищення рівня якості та конкурентоспроможності робіт і послуг залізничного транспорту, ефективності його функціонування потрібний комплексний аналіз потенціалу залізниць. Усе це створює високі вимоги щодо системних досліджень у сфері аналізу та використання існуючого потенціалу галузі й потенціалу розвитку залізничного транспорту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням теоретичних основ потенціалу підприємств і їх використання у практичній діяльності займалися такі вчені: Іванов В. Б., Кохась О. М., Хмелевський С. М., Касьянова Н. В., Солоха Д. В., Морєва В. В., Белякова О. В., Балакай О. Б., Должанський І. В., Загорна Т. О., Удалих О. О., Герасименко І. М., Ращупкіна В. М., Добикіна О. К., Рижиков В. С., Касьянюк С. В., Кокотько М. Є., Костенко Т. Д., Герасимов А. А., Краснокутська Н. С., Бачевський Б. Є., Заблодська І. В., Решетняк О. О., Мамаєва Т. О., Торкатюк В. І., Золотова Н. М., Вовк О. М.

© Познякова О. В., 2014

---

Питанням дослідження транспортного потенціалу країн – учасниць ЄС присвячено праці дослідників Диканя В. Л., Чебанової Н. В., Федоніна О. С., Щелкунова В. І., Різниченко О. В., Григор'єва Г. С. тощо, проблемам формування та розвитку потенціалу транспортних підприємств – Авдеєнко В. І., Денисенко М. П., Донець Ю. Ю., Зайончика Л. Г., Кабанова В. Г., Самоукіна А. І., Спіріна В. С., Сича Є. М., Фесенко К. Е., Цветова Ю. М. та інших.

Дослідженням окремих складових потенціалу залізничного транспорту займалися такі вчені: Єфіменко Т. І., Чебанова О. П., Орлова В. М., Стасишен М. С., Ярмоліцька О. В., Аджавенко М. М., Христофор О. В., Плетнікова І. Л. та багато інших.

Аналіз досліджень і публікацій свідчить про наявність на сьогодні низки питань щодо особливостей та складу потенціалу залізничної галузі, взаємозв'язків потенціалів різних рівнів тощо.

**Невирішена раніше частина загальної проблеми.** При дослідженні науковцями певних видів потенціалу залізничної галузі було виявлено фактори, що впливають на його розвиток, способи оцінки, підходи щодо управління тощо. Використання фахівцями системного підходу дозволило класифікувати види потенціалу за певними ознаками. Але розкриття сутності та напрямів розвитку потенціалу сфери пасажирських залізничних перевезень як системи, в якій виокремлено певні підсистеми, потребує додаткових досліджень.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Системний підхід (англ. Systems thinking – системне мислення) є напрямом методології досліджень, який полягає в дослідженні об'єкта як цілісної множини елементів у сукупності відношень і зв'язків між ними, тобто розгляд об'єкта як системи.

Перевезення пасажирів залізничним транспортом є цілісною системою, яка забезпечує переміщення пасажирів. Термін «система» є комплексом елементів та їх властивостей, взаємодія між якими зумовлює появу якісно нової цілісності [1, с. 1005], [2, с. 361]. У свою чергу, підсистеми – це «структурні частини, комплекси, що об'єднують різні елементи (мінімальні одиниці) у складі визначеного цілого, які виконують в ньому визначену функцію та у взаємодії з іншими підсистемами забезпечують досягнення єдиної мети» [3, с. 179].

У загальній системі структурні одиниці – підсистеми можуть бути виділені за різними ознаками. Ознака – це риса, властивість, особливість когось-небудь або чогось-небудь [4, с. 655]. Залежно від обраного критерію-ознаки, згідно з яким виділяють окремі підсистеми в системі пасажирських залізничних перевезень (табл. 1), можна виокремити певні підсистеми, оцінити виконання окремою підсистемою своїх функцій, а також виявити існуючий потенціал та потенціал розвитку системи (підсистеми) для досягнення нею мети свого функціонування.

Залежно від критерію, за яким виокремлюють підсистеми, в пасажирському секторі залізничного транспорту виділяють за ознакою «види сполучення» такі підсистеми: приміських, внутрішніх (крім приміського та регіонального) та міжнародних пасажирських перевезень [5]. Таке виокремлення підсистем зумовлене організаційно-виробничою різноманітністю здійснення перевезень у різних видах сполучень. Підсистема пасажирських перевезень у внутрішньому (крім приміського) та міжнародному сполученнях виконує роль територіального переміщення пасажирів на визначену відстань як у країні (внутрішнє сполучення), так і за її межами (міжнародне сполучення) за допомогою відповідних засобів залізничного транспорту. У свою чергу, підсистема приміських перевезень – це

---

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

перевезення пасажирів у певних межах адміністративно-територіальних центрів – міст.

*Таблиця 1. Класифікація систем у сфері пасажирських залізничних перевезень*

Ознака	Система
Вид сполучення	Міжнародне
	внутрішнє (крім приміського та регіонального)
	приміське
Ієрархічність (рівні)	вищий – Укрзалізниця та Головні управління
	середній – залізниці та служби
	нижній – відокремлені підрозділи залізничного транспорту
Галузева (господарська) приналежність	пасажирське, перевезень, локомотивне, колійне, вагонне, цивільних споруд, сигналізації та зв'язку, електрифікації та енергопостачання тощо
Діяльність відносно процесу виробництва	основна
	допоміжна
Види економічної діяльності	пасажирські перевезення (у внутрішньому і міжнародному сполученнях)
	пасажирські перевезення (у приміському сполученні)
	утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури
	локомотивна тяга
	ремонт рухомого складу
Виробничо-територіальний розподіл	залізниця
	дирекція залізничних перевезень
Суб'єкти господарювання	залізниці
	інші підприємства
Операції перевезення	початкові, кінцеві, рухомі
Категорія поїздів	пасажирські, швидкі, швидкісні, прискорені, рейкові, електро- та дизель-поїзди
Специфічність послуг	специфічні
	неспецифічні
Технологія і вартість послуг	базові
	нові
Кількість пересадок	безпересадочне, пересадочне
Оплата вартості перевезення	з повною сплатою пільгова оплата
Категорії населення	працездатне населення, студенти, нетрудові громадяни
Система побудови тарифів	комерційна соціальна

У зазначених підсистемах відрізняються: використовуваний пасажирський рухомий склад, його екіпірування та види технічного обслуговування й ремонтів, послуги з обслуговування пасажирів на шляху прямування, дальність перевезення, відстань між початковою та кінцевою станціями маршруту пасажирського потягу, кількість зупинок на маршруті, швидкість руху пасажирського потягу тощо. Існуючий потенціал наведених підсистем залежить від рівня використання ресурсів і певних зовнішніх і внутрішніх факторів. Потенціал розвитку наведених підсистем полягає у впровадженні останнім часом залізницею швидкісних поїздів, рейкового

рухомого складу та ін. У системі залізничних перевезень також виокремлюються підсистеми за критерієм ієрархічності. Ієрархія (від грецького *hierarchia*, що складається з *hegos* – священний та *arche* – влада, тобто «священна влада») означає принцип структурної організації та спосіб побудови складних багаторівневих систем, який полягає в упорядкуванні взаємодії між рівнями від нижчого до вищого за наявності структурної та функціональної спеціалізації на цих рівнях (в окремих елементах), відносної самостійності тощо [3, с. 625]. Ієрархічні підсистеми передбачають вертикальний розподіл певного організаційного утворення за рівнями ієрархії. На залізничному транспорті України до вищого рівня ієрархії належать Укрзалізниця та Головні управління, до середнього – залізниці та служби. Наступний рівень складається із структурних підрозділів залізничного транспорту та є нижнім рівнем ієрархії, якому властива обов'язкова підзвітність. Підсистеми вищого та середнього рівнів ієрархій (Укрзалізниця та Головні управління, залізниці та служби), призначені для загального управління виробничою діяльністю залізничного транспорту, її координації та вироблення стратегічних напрямків подальшого розвитку залізничної галузі.

Підсистема підприємств та структурних підрозділів нижнього рівня ієрархії, взаємопов'язана робота яких спрямована на обслуговування безперервного процесу перевезень, забезпечує виробничу діяльність у системі залізничного транспорту України. Розвиток потенціалу залізничного транспорту, а саме: впровадження інформаційних технологій та автоматизація перевізних процесів сприяє перерозподілу контингенту як між відокремленими підрозділами низового рівня ієрархії, так і між підрозділами інших рівнів ієрархії (низового та середнього).

За галузевою (господарською) приналежністю на залізничному транспорті також виокремлюють певні підсистеми. Галузь – це «сукупність підприємств та організацій, для яких характерна загальність: виготовленої продукції (робіт та послуг), технології виробництва, основних засобів та професійних навиків працюючих» [1, с. 675].

У системі пасажирських залізничних перевезень за галузевою ознакою виділено господарства, кожне з яких є підсистемою, що складається з окремих елементів – відповідного Головного управління Укрзалізниці, служб певного господарства, між якими існує взаємодія, спрямована на досягнення загальної мети – забезпечення визначеним видом ресурсів процесу перевезення пасажирів залізничним транспортом. У забезпеченні пасажирського залізничного перевезення у внутрішньому (крім приміського) та міжнародному сполученнях беруть участь такі галузеві господарства, як: пасажирське, господарство перевезень, локомотивне, колійне, цивільних споруд, сигналізації та зв'язку, електропостачання тощо [6]. Потенціал галузевих господарств в системі перевезень пасажирів полягає в ефективному використанні всіх видів ресурсів для здійснення пасажирських перевезень, а потенціал розвитку втілюється, перш за все, за рахунок впровадження інновацій. Останнім часом у системі пасажирських залізничних перевезень було впроваджено швидкісні поїзди нового покоління, рейковий рухомий склад для неелектрифікованих залізничних ділянок, автоматизовані системи комерційного обліку електроенергії, програмно-технічні засоби на базі мікропроцесорів, придбання проїзних документів через Інтернет тощо.

Розподіл системи пасажирських залізничних перевезень на підсистеми за критерієм здійснення діяльності щодо процесу виробництва продукції на основну та допоміжну наведено в Номенклатурі витрат з основних видів діяльності

---

залізничного транспорту [5]. Підсистема основної діяльності у сфері пасажирських залізничних перевезень є діяльністю усіх взаємопов'язаних відокремлених підрозділів, що входять до складу залізниць, по забезпеченню перевізного процесу пасажирів залізничним транспортом. У свою чергу, підсистема допоміжної діяльності містить у собі діяльність відокремлених підрозділів, пов'язаних з виконанням низки допоміжних операцій та організацією допоміжних виробництв. Потенціал основних послуг сфери пасажироперевезень спрямований на виконання робіт (надання послуг) з переміщення пасажирів швидкісними потягами, а також на впровадження інформаційних технологій – придбання квитків через інтернет-ресурси. Останнім часом потенціал надаваних додаткових послуг у секторі пасажирських залізничних перевезень втілений в розширенні переліку таких послуг, які надаються на вокзалах і в поїздах.

Підсистема основної діяльності пасажирського залізничного комплексу, у свою чергу, розподілена за видами економічної діяльності на підсистеми: пасажирських перевезень (у внутрішньому і міжнародному сполученнях, а також у приміському сполученні), утримання інфраструктури, локомотивної тяги і ремонту рухомого складу [7]. Види економічної діяльності залізниць та їх підрозділів розподілено на підсистеми за критерієм укрупнених складових перевізного процесу, тож в технологічному процесі пасажирських залізничних перевезень виокремлено підсистему пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні, що є діяльністю відповідних підрозділів залізниць по забезпеченню певних робіт із нетяговим пасажирським залізничним рухомим складом і надання визначених послуг пасажиром.

Для переміщення складу пасажирських вагонів технологією процесу пасажирських залізничних перевезень передбачено тягову складову. Підсистема локомотивної тяги в пасажирському залізничному комплексі – це діяльність локомотивних депо по забезпеченню функціонування тягового рухомого складу в технологічному процесі перевезень пасажирів залізничним транспортом. Розвиток підсистеми локомотивної тяги передбачається у побудові та експлуатації моторвагонного рухомого складу, а також локомотивів нового покоління для поїздів з підвищеною швидкістю і використання на залізницях країни рейкового рухомого складу для малодіяльних ділянок залізниць.

Технологічний процес перевезень залізничним транспортом також передбачає інфраструктурну складову. Підсистема «Утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури» як вид економічної діяльності являє собою функціонування всіх підрозділів комплексу пасажирських перевезень залізничного транспорту, що забезпечують функціонування інфраструктури залізничного транспорту загального користування (технологічний комплекс, до складу якого входять: залізничні шляхи сполучення, залізничні станції, пристрої енергопостачання, зв'язку, сигналізації, централізації, блокування, інформаційні комплекси і система керування рухом та ін., що забезпечують функціонування єдиного комплексу перевезень залізничним транспортом загального користування [8, с. 7]), які здійснюють роботи і послуги із зовнішнього переміщення пасажирського потягу на шляху його прямування, а також роботи з обслуговування основних засобів залізниць, пов'язаних із наданням послуг пасажиром. Потенціал підсистеми утримання інфраструктури на залізничному транспорті має свій прояв у побудові швидкісних магістралей, автоматизації процесів управління перевізним процесом тощо.

Для надійного та безперебійного функціонування пасажирського рухомого складу в технологічному процесі перевезень пасажирів залізничним транспортом



виокремлено ремонтну складову. Підсистема ремонту рухомого складу – це діяльність відповідних підрозділів залізниць, що забезпечує надійне та безперебійне функціонування пасажирського рухомого складу – локомотивів і вагонів. Потенціал підсистеми ремонту рухомого складу може бути максимально розкритий внаслідок припинення втручання держави в діяльність ремонтних залізничних підприємств і створення у цьому секторі конкурентного ринку.

Систему пасажирських залізничних перевезень за критерієм «виробничо-територіальний розподіл» залізничного транспорту розділено на окремі залізниці та в межах кожної з них – на окремі дирекції залізничних перевезень. Підсистема «залізниця» – це діяльність усіх підпорядкованих підрозділів у визначених територіальних межах. У свою чергу, підсистема «дирекція залізничних перевезень» – це діяльність підрозділів, підпорядкованих службі перевезень певної залізниці, у межах визначених ділянок території залізниці. Тож територіальний розподіл системи пасажирських залізничних перевезень на підсистеми (залізниці та дирекції залізничних перевезень) забезпечує управління рухом пасажирських потягів на кожній ділянці слідування певних залізниць та їх відокремленими підрозділами – дирекціями залізничних перевезень. Потенціал залізниць (дирекцій залізничних перевезень) є не тільки можливістю наявних ресурсів певного підприємства залізничного транспорту (залізниці) або його відокремленого підрозділу (дирекції), а й включає потенціал території, в межах якої наведеними суб'єктами господарювання надаються послуги з перевезення пасажирів. Так, межі та розгалуженість залізничних напрямків міста Києва дозволили в Київській дирекції залізничних перевезень Південно-Західної залізниці запровадити міську електричку.

Розподіл системи пасажирських залізничних перевезень за критерієм «суб'єкти господарювання» на підсистему «залізниця» та підсистему «інші підприємства», що функціонують на залізничному транспорті, дозволяє виокремити діяльність кожного окремого суб'єкта господарювання в забезпеченні перевезень пасажирів залізничним транспортом. Окремі залізниці, як суб'єкти господарювання, в системі пасажирських залізничних перевезень здійснюють перевезення пасажирів. Роботи і послуги інших суб'єктів господарювання (наприклад, органів санітарного нагляду) пов'язані із виконанням робіт допоміжного характеру для забезпечення перевізного процесу пасажирів на залізничному транспорті. У комплексі пасажирських залізничних перевезень залізниця, як підсистема суб'єктів господарювання, виконує перевезення пасажирів залізничним транспортом, а підсистема інших підприємств – забезпечення здійснення робіт і послуг з виготовлення продукції допоміжного характеру для перевізного процесу пасажирів на залізничному транспорті. Потенціал інших суб'єктів господарювання полягає в забезпеченні підвищення якості додаткових послуг, які надаються пасажирам під час прямування в пасажирському потязі – м'якого інвентарю, продаж кондитерських виробів, надання послуг харчування та інтернет-послуг під час руху поїзда тощо.

Виокремлення в системі пасажирських залізничних перевезень підсистеми початково-кінцевих операцій (ПКО) та підсистеми рухомих операцій (РО) дозволяє виділити в основній діяльності підприємств та їх підрозділів складові перевізного процесу [9, 10]. Підсистема ПКО – це діяльність залізниць та їх підрозділів щодо забезпечення перевезення пасажирів, яка здійснюється на станціях (пунктах формування, обороту, вокзалах тощо) під час формування, розформування чи обороту потягу, або його зупинки на станції (при наданні передпоїзних та післяпоїзних послуг пасажирам, передрейсових та післярейсових робіт з рухомим

---

складом). Підсистема РО являє собою діяльність залізниць та їх підрозділів щодо забезпечення перевезень пасажирів під час прямування пасажирського потяга. Потенціал системи ПКО являє собою удосконалення робіт та послуг з формування та екіпірування до рейсу пасажирського потяга, послуг з продажу проїзних квитків (через мережу інтернет, за безготівковими розрахунками у касі тощо). Потенціал системи РО полягає у розширенні асортименту додаткових послуг для пасажирів під час перевезення, подальшій автоматизації перевізного процесу тощо.

За критерієм «специфічності послуг» у системі пасажирських залізничних перевезень виділяють підсистеми специфічних і неспецифічних для залізничного транспорту послуг [11, с. 14], що дозволяє розподілити всі роботи і послуги, які виконують (надають) пасажирам, на такі, які є суміжними для залізничного транспорту та інших галузей економіки, та послуги, що надають тільки на залізничному транспорті. Потенціал системи суміжних для залізничного транспорту послуг полягає у розвитку залізничного туризму.

За ознакою «технологія і вартість» у системі пасажирських залізничних перевезень виокремлюють підсистеми базових і нових послуг, що дозволяє виділити роботи і послуги, які є впроваджуваними в певному структурному підрозділі залізничного транспорту [11, с. 14]. Підсистема робіт і послуг, які мають відпрацьовану технологію та стабільну вартість, є підсистемою базових послуг системи пасажирських залізничних перевезень, а підсистема нових послуг пов'язана із послугами, що не надавались раніше структурними підрозділами пасажирського комплексу залізничного транспорту та виконуються за тимчасовими технологіями і мають змінну вартість. Потенціал системи базових послуг полягає у впровадженні інновацій – послуг залізничного туризму, продаж квитків через інтернет тощо.

У системі пасажирських залізничних перевезень виокремлюють підсистеми перевезень пасажирів за видами пасажирських поїздів – підсистеми пасажирських перевезень у пасажирських, швидких, швидкісних, прискорених, рейкових, електро- та дизель-поїздах. Такий розподіл дозволяє виділити виконувані роботи (надавані послуги), притаманні перевезенням пасажирів у певних потягах [12]. Стратегія розвитку залізниць у сфері пасажирських перевезень останнім часом спрямована на більш широке використання швидкісних та прискорених поїздів у міждержавному та внутрішньодержавному сполученнях, прискорених – у внутрішньодержавному та регіональному сполученнях, рейкового рухомого складу – у приміському сполученні на малодіяльних ділянках.

Залежно від кількості пересадок, які здійснює пасажир під час поїздки, в системі залізничних пасажирських перевезень можна виокремити такі підсистеми – безпересадочну (переміщення від пункту відправлення до пункту призначення, що здійснюється шляхом безпересадочної транспортної поїздки) та пересадочну (послуги транспортного переміщення, яке здійснюється з пересадкою) [13]. Впровадження швидкісного руху сприяє розвитку безпересадочних перевезень пасажирів та використанню територіального потенціалу залізниць країни. А формування в складі пасажирських поїздів причіпних вагонів сприяє зменшенню кількості пересадок пасажирів, що свідчить про ефективне використання виробничо-технологічного потенціалу залізничного транспорту.

Залежно від рухливості певних категорій населення виділяють такі підсистеми пасажирських перевезень:

- містоутворюючих та містообслуговуючих категорій населення, які мають стабільну трудову та культурно-побудову рухливість протягом року за винятком

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

чергових відпусток і днів звільнення від роботи за хворобою. Потенціал цієї підсистеми використовується залізницями при формуванні приміських і міських залізничних перевезень;

– студентів навчальних закладів, рухливість яких пов'язана з навчанням і стабільна за величиною, але у зв'язку з відсутністю регулярних занять у період залікових і екзаменаційних сесій та під час зимових і літніх канікул відрізняється нерівномірним розподілом протягом року. При цьому саме студенти характеризуються найбільшою рухливістю серед структурних груп населення та специфічним розподілом поїздок за часом і простором. Концентрований потік студентів до учбових закладів у ранкові години пік створює значне додаткове навантаження на транспорт. Оскільки обсяг перевезень цієї категорії населення для залізничного транспорту є значним, то залізниці, з одного боку, зацікавлені у наданні транспортних послуг. Але такі перевезення є пільговими, тож здійснюються за наявності студентського квитка, що спричиняє певні труднощі як для касирів, так і для провідників вагонів. Вирішення цієї проблеми полягає у застосуванні технічних засобів автоматичного зчитування інформації, тобто залізницям слід використовувати потенціал інформаційних технологій.

– нетрудових категорій громадян, яким властива непостійна за своїм розміром протягом року транспортна рухливість бездіяльного (із суспільної точки зору) населення, в тому числі пенсіонерів та безробітних. Враховуючи незначну рухливість даної категорії громадян, а також їх обмежену платоспроможність, залізниці зменшують кількість поїздів у міжпікові інтервали часу, тобто в цей період не повною мірою використовують виробничий потенціал.

За ознакою «оплата вартості перевезення» в системі пасажирських перевезень можна виокремити підсистему з повною сплатою транспортних послуг та підсистему пільгових перевезень. При наданні послуг з перевезення платоспроможним пасажиром, які повністю сплачують тариф (наприклад, регіональне сполучення та внутрішньодержавне (крім приміського), залізниця використовує весь виробничий потенціал, впроваджуючи інноваційні технології та підвищуючи якість надаваних послуг. Здійснюючи перевезення для пільгових категорій населення, залізниця стикається із проблемами їх обліку поряд із недофінансуванням таких перевезень, що призводить до скорочення приміських перевезень.

Залежно від системи побудови тарифів виділяють підсистеми – комерційну та соціальну.

За використання комерційної підсистеми побудови тарифів плата за перевезення приймається залежно від платоспроможності пасажирів та дорівнює або перевищує рівень собівартості. Комерційна побудова тарифів використовується для визначення тарифу в далекому сполученні (міждержавне, внутрішньодержавне (крім приміського) на перевезення пасажирів у вагонах-купе, люкс, I та II класу поїздів підвищеної комфортності та швидкісних поїздів. Потенціал – надання знижок для певних категорій пасажирів, що стимулюють збільшення обсягу перевезень, але все ж рівень тарифу є більшим ніж собівартість.

Соціальна побудова тарифів забезпечує доступність перевезень для всіх прошарків населення, в тому числі малозабезпечених, а плата за перевезення встановлюється на рівні нижче собівартості. Використовується соціальна побудова тарифів у приміських та міських пасажирських перевезеннях. Потенціал підсистеми соціальної побудови тарифів враховує низку факторів, серед яких політика країни щодо соціального захисту малозабезпечених верств населення. Тож зміна кількості груп пільгових категорій

---



пасажирів та збільшення або зменшення вартісного рівня «пільги» на перевезення являють собою потенціал підсистеми соціальної побудови тарифів.

**Висновки та пропозиції.** Отже, при використанні системного підходу в системі пасажирських залізничних перевезень можна виокремити певні підсистеми за різними критеріями – видами сполучення, ієрархічності, галузевої приналежності, здійснення діяльності щодо процесу виробництва продукції, видами економічної діяльності, територіального розподілу залізничного транспорту, суб'єктами господарювання, операціями перевезення, специфічності послуг, «технології і вартості послуг», категоріями пасажирських поїздів, оплатою вартості перевезення, рухливості категорій населення, кількості пересадок, систем побудови тарифів тощо. Кожна з виокремлених за вказаними ознаками підсистем залізничного транспорту має існуючий потенціал та потенціал розвитку, що дозволяє виявити напрями розвитку суб'єктів господарювання залізничного транспорту.

### ЛІТЕРАТУРА

1. *Большой экономический словарь* / Под ред. А. Н. Азрилияна. – 2-е изд., перераб. – М.: Институт новой экономики, 1977. – 864 с.
2. *Економічна енциклопедія: У 3-х т. Т.3.* / Відп. ред С. В. Мочерний та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2002. – 952 с.
3. *Економічна енциклопедія: У 3-х т. Т. 1.* / Відп. ред С. В. Мочерний та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2002. – 864 с.
4. *Словник української мови: В 11 т.* / Інститут мовознавства ім. О. О. Потебні АН УРСР/ Гол. ред. І. К. Білодід. – К.: Наукова думка, 1970 – 1980. – Т. 5, 1974. – 720 с.
5. *Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України:* Затверджено Наказом Укрзалізниці від 21 серпня 2007 р. № 417-Ц / Міністерство транспорту та зв'язку України. Державна адміністрація залізничного транспорту України. – Офіційно-практичне видання. – Біла Церква: ТОВ «Інпрес», 2008. – 415 с.
6. *Познякова О. В.* Структурно-функціональні зв'язки в системі пасажирських залізничних перевезень / О. В. Познякова / Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: Тези доповідей II Наук.-практ. конф. (7-11 червня 2006 р. с.м.т. Коктебель). // Вісник економіки транспорту і промисловості. Зб. наук.-практ. стат. – Вип. 14. (Спец. вип.) – Харків: УкрДАЗТ, 2006. – С. 24-25.
7. *Сич Є. М.* Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: монографія / Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – К.: «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. – 248 с.
8. *Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.* – К.: Наш друк, 2007. – 152 с.
9. *Колесникова Н. М.* Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: [монографія] / Н. М. Колесникова. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.
10. *Інструкція з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України.* – К.: УЗ, 2009. – 246 с.
11. *Типовий технологічний процес з надання послуг пасажирам та організації роботи залізничних вокзалів № ЦП-048:* Затверджено наказом Укрзалізниці № 187-Ц від 29 червня 2005 р. – К.: Державна адміністрація залізничного транспорту України «Укрзалізниця», 2005. – 196 с.
12. *Типовий технологічний процес підготовки та екіпіровки в рейс пасажирських вагонів та швидкісних поїздів Т 07.02:* Затверджено Наказом Укрзалізниці № 315-Ц від 25 червня 2002 р. № ЦЛ-0030. – ДАЗТУ, ГУВГ, КПКТЬПВ, 2002. – 247 с.
13. *Гудкова В. П.* Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень: [монографія]. – К.: ДЕТУТ, 2013. – 290 с.