

08.01.01 "Економічна теорія" / М. М. Туріянська. – Донецьк : Донецький національний університет, 2006. – 33 с. 13. Белугин Ю. М. Сбережения и безналичные расчеты вкладчиков Сберегательного банка СССР / Ю. М. Белугин. – М. : Финансы и статистика, 1988. – 80 с. 14. Балабанов И. Т. Основы финансового менеджмента. Как управлять капиталом? / И. Т. Балабанов. – М. : Финансы и статистика, 1995. – 384 с. 15. Карковська В. Я. Заощадження як джерело інвестиційних ресурсів у національній економіці / В. Я. Карковська // Економічний простір. – 2008. – № 9. – С. 32–39. 16. Берегуля А. Я. Заощадження населення в умовах економічного зростання : автореф. дис. на здоб. наук. ступ. к.е.н. : спец. 08.00.08 "Гроші, фінанси і кредит" / А. Я. Берегуля. – Одеса : Одеський державний економічний університет, 2007. – 21 с. 17. Луценко А. Сбереження середніх слоїв населення / А. Луценко, В. Радаєв // ЭКО. – 1995. – № 6. – С. 125–141. 18. Мелехин Ю. В. Сберегательное поведение: мотивы и функции : монографія / Ю. В. Мелехин. – М. : Акционер, 2003. – 170 с. 19. Алексеевко М. Д. Капітал банку: питання теорії і практики : монографія / М. Д. Алексеевко. – К. : КНЕУ, 2002. – 276 с. 20. Макконелл К. Р. Экономикс: Принципы, проблемы и политика : в 2-х т. / К. Р. Макконелл, С. Л. Брю ; пер. с англ. – Таллинн, 1993. – Т. 2. – 400 с. 21. Доланд Э. Дж. Макроэкономика / Э. Дж. Доланд, Д. Линдсей ; пер. с англ. Б. Лукашевича и др. – СПб. : Литера плюс, 1994. – 406 с.

Рецензент
докт. екон. наук,
доцент Колодизев О. М.

Стаття надійшла до редакції
24.06.2011 р.

УДК 65.012.21:656.025(1-22) **Родащук Г. Ю.**

МЕТОДИКА ОЦІНКИ ЯКОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У СІЛЬСЬКІЙ МІСЦЕВОСТІ

Анотація. Наведено систему нормативів роботи пасажирського автотранспорту, за допомогою якої оцінюється якість пасажирських перевезень у сільській місцевості.

Анотация. Приведена система нормативов работы пассажирского автотранспорта, с помощью которой оценивается качество пассажирских перевозок в сельской местности.

Annotation. A passenger autotransport norm system by which quality of passenger transportations in rural locality is estimated has been suggested.

Ключові слова: пасажирські перевезення в сільській місцевості, транспортна рухомість населення, щільність транспортної мережі.

Населення в основі сільських пасажирських перевезень є споживачем послуг і як споживач формує вимоги до маршрутної транспортної системи, основна з яких –

задоволення попиту населення на перевезення. Інформаційним входом є приміська маршрутна система, а виходом – потенційно можливі потоки пасажирів на транспортній мережі.

Порівняно мало вивченими і такими, що слабо відпрацьовані сьогодні залишаються питання перевезення в сільській місцевості. Основні вимоги до роботи пасажирського транспорту в сільській місцевості – забезпечення безперебійного обслуговування населення в перевезеннях.

У зв'язку з цим доцільно охарактеризувати систему нормативів роботи пасажирського автотранспорту, за допомогою яких оцінюється якість пасажирських перевезень у сільській місцевості.

На думку автора рухомість населення є одним з основних показників, що розглядається при вирішенні системи обслуговування в сільській місцевості. На основі цього показника можна також планувати роботу транспорту, визначати інтенсивність руху, досліджувати завантаження вулично-дорожньої мережі району.

Рухомість населення на громадському транспорті – це середня кількість за рік поїздок однієї людини з використанням даного транспорту з певною метою (праця, відпочинок, обслуговування тощо) [1]. За допомогою цього показника можна визначити потребу в об'єктах обслуговування в селах. Дослідження показали, що зі зростанням кількості працюючих у сім'ї підвищується відсоток користування громадським транспортом для поїздки на роботу. Показником вираження цього чинника може стати відношення кількості працюючих до загальної кількості осіб у сім'ї. З підвищенням рівня розвитку громадського транспорту зменшується інтенсивність використання автомобіля з певною метою поїздок, у тому числі в потребах обслуговування. Цей показник визначається кількістю одиниць рухомого складу громадського транспорту на тисячу чоловік, щільністю маршрутів, інтервалом руху транспорту на маршрутах. Використання всіх цих показників разом визначає привабливість громадського транспорту.

Транспортна рухомість населення визначається за формулою [2]:

$$B = Q_{\text{річ}} / N_{\text{жит}} \quad (1)$$

де B – кількість поїздок;

$Q_{\text{річ}}$ – річний об'єм перевезень, пас.;

$N_{\text{жит}}$ – чисельність населення, що проживає на території транспортної мережі, чол.

Показник якості транспортної рухомості населення для сільської мережі складає – $B > 60 - 80$.

Транспортна рухомість населення є одночасно і характеристикою економічної доступності послуг, які надаються населенню автотранспортом.

Економічна доступність послуг пасажирського автотранспорту для населення визначається за допомогою співвідношення середніх розрахункових витрат одного жителя на отримання послуг відповідними фактичними витратами, що визначаються діючими тарифами на перевезення автомобільним транспортом загального користування.

Середні розрахункові фактичні витрати одного жителя на послуги автомобільного транспорту загального користування ($Z_{\text{факт.}}$) визначаються як:

$$Z_{\text{факт.}} = c_{\text{ам}} \cdot e \cdot L_{\text{ам}} \quad (2)$$

де $T_{сер}$ – середньорічний тариф перевезень автомобільним транспортом загального користування, грн/км;

V – середньорічна транспортна рухомість населення в даному сільському районі, кількість поїздок;

$L_{сер}$ – середня дальність поїздки пасажирів в даному сільському районі, км.

Середні розрахункові фактичні витрати одного жителя на послуги автомобільного транспорту загального користування ($Z_{факт}$) не повинні перевищувати середні розрахункові нормативні витрати ($Z_{норм}$): $Z_{факт} \leq Z_{норм}$.

Показником якості економічної доступності є перевищення середніх фактичних витрат порівняно з нормативними не більше, ніж на 15 %.

Для маршрутів у сільській місцевості характерна середня щільність транспортної мережі та її нерівномірність: вище у центрі, нижче на периферії.

Коефіцієнт щільності мережі визначається шляхом ділення сумарної довжини доріг усередині мережі, по яких проходять маршрути, на площу мережі – забудованої частини району [2]:

$$\delta = L_c / F_{мережі}, \quad (3)$$

де δ – коефіцієнт щільності мережі, км/км²;

L_c – сумарна довжина доріг усередині мережі, км;

$F_{мережі}$ – площа мережі, км².

Показник якості для сільської мережі становить: $\delta > 0,6 - 0,8$.

Слід відмітити, що підхід до автобусної зупинки є випадковим процесом. Фактичні дані вказують, що населення прагне скорочувати час очікування, розраховуючи свій підхід до зупинки до моменту під'їзду транспортного засобу відповідно до розкладу руху.

Якщо в містах середня відстань підходу пасажирів до зупинки становить близько 320 м [3], то в сільській місцевості рекомендується [1] використання нормативу 1500 м (для випадку, коли маршрут проходить через даний населений пункт). Відповідно зростає і час підходу – з 4,8 хв. до 22 хв., або в 4,6 рази при швидкості пішого ходу 4 км/год. Цей час значно зростає у випадку, якщо маршрут не проходить через даний населений пункт.

Саїдахмедов С. С. відзначає, що для сільських маршрутів найбільш важливим є час оборотного рейсу [4].

Час одного оборотного рейсу на маршруті розраховуємо за формулою:

$$T_{об} = \frac{2 \cdot L_m}{V_c}, \quad (4)$$

де $T_{об}$ – час одного оборотного рейсу, год.;

L_m – сумарна довжина маршруту, км;

V_c – швидкість сполучення, км/год.

Якщо в містах час оборотного рейсу, як правило, знаходиться в межах від 18 до 60 хвилин, то для сільських маршрутів слід враховувати обмеження на довжину маршруту та експлуатаційну швидкість. Довжина приміського маршруту не менша півтори довжини радіуса міста (в середньому не менше 5 км) і не більша 50 км. Експлуатаційна швидкість для середніх умов – 30 км/год., звідси $T_{об}$ – від 24 до 200 хв. [4].

Тому для сільських маршрутів, на яких $T_{об} > 2$ год., слід особливо ретельно враховувати обмеження, що

накладаються на режими роботи і відпочинку водіїв. Для таких маршрутів підвищене значення мають організація резерву автобусів на випадок сходу з маршруту і надання технічної допомоги автобусам.

Рівень технологічної організації роботи транспортних засобів на маршруті оцінюється такими показниками: інтервал руху, регулярність руху та середня дальність поїздки [2].

Інтервал руху – час, через який чергується проходження зупинних пунктів, які слідує один за одним, рухомих транспортним засобом і визначається за формулою:

$$I = T_{об} / A, \quad (5)$$

де I – інтервал руху, хв.;

$T_{об}$ – час оборотного рейсу транспортного засобу на маршруті, хв.;

A – кількість транспортних засобів, які працюють на маршруті, од.

Для маршрутів у приміському сполученні інтервал руху становить менше 15 – 20 хв., а для сільських маршрутів довжиною понад 50 км показник якості складає менше 20 – 35 хв.

Регулярність руху – відношення числа фактично виконаних рейсів з допустимим відхиленням від розкладу до числа рейсів, які передбачені за розкладом:

$$R = \frac{n_{р,факт}}{n_{р,план}} \cdot 100 \%, \quad (6)$$

де R – регулярність руху, %;

$n_{р,факт}$ – число фактично виконаних рейсів з допустимим відхиленням від розкладу;

$n_{р,план}$ – число рейсів, які передбачені за розкладом.

Регулярний рейс – рейс з допустимим відхиленням від розкладу для маршрутів у приміському сполученні + 3 хв., для сільських маршрутів довжиною понад 50 км – +5 хв.

Регулярність руху пов'язана безпосередньо з таким показником, як своєчасність пасажирських перевезень, оскільки вона визначається для контролю за виконанням розкладу руху автобусів. Показником якості регулярності руху є межа від 83 до 100 %.

Середня дальність поїздки пасажирів ($L_{сер}$) становить відношення фактичного пасажирообороту до об'єму перевезень:

$$L_{сер} = P / Q, \quad (7)$$

де P – пасажирооборот, пас./км;

Q – об'єм перевезення, пас.

Для сільських маршрутів середня дальність поїздки пасажирів становить 8 – 12 км.

Також до показників, що характеризують якість пасажирських перевезень, слід віднести маршрутний коефіцієнт, який визначається за формулою:

$$K_m = L_m / L_c, \quad (8)$$

де K_m – маршрутний коефіцієнт;

L_m – сумарна довжина маршрутів, км;

L_c – сумарна довжина доріг усередині мережі, км.

Для мережі в сільському автобусному сполученні значення маршрутного коефіцієнта в межах більше 1,2 – 1,3 є показником якості.

Проблема транспортних перевезень у сільських населених пунктах є достатньо актуальною проблемою навіть сьогодні, коли, здавалося б, здійснюється безліч рейсів з будь-якого населеного пункту України.

Але це стосується, насамперед, рейсів безпосередньо міст, а сільські жителі не завжди мають змогу дістатися до потрібного напрямку зручно та швидко.

Тому використання даних нормативів роботи пасажирського автотранспорту дозволить на практиці повніше забезпечувати потреби пасажирів у поїздках, раціонально управляти якістю обслуговування пасажирів і ефективніше використовувати наявні провізні можливості транспортних засобів.

Література: 1. Маруніч В. С. Вплив факторів, методів та моделей на інтегральну транспортну доступність населення в рамках програми "Сільський автобус" / В. С. Маруніч, І. М. Вакарчук // 62 наукова конференція професорсько-викладацького складу і студентів НТУ: тези доп. – К. : НТУ, 2006. 2. Методические рекомендации по расчету тарифов на услуги по перевозке пассажиров общественным автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении и расчету стоимости проездных билетов, дающих право на проезд, в пределах административного района автомобильным транспортом внутрирайонного сообщения / [Щетинин М. П., Бондаренко Т. Г., Белоусов С. Н., Ярцева Т. А.] ; под ред. проф. М. П. Щетинина. – Барнаул, 2009. – 20 с. 3. Спиринов И. В. Городские автобусные перевозки : справочник / И. В. Спиринов. – М. : Транспорт, 1991. – 238 с. 4. Саидахмедов С. С. Основные особенности и задачи системы управления пригородными автобусными перевозками / С. С. Саидахмедов // Сборник трудов конференции "НТП и эффективность работы пассажирского автомобильного транспорта". – Душанбе : Ирфон, 1987.

Рецензент
докт. екон. наук,
професор Клебанова Т. С.

Стаття надійшла до редакції
17.05.2011 р.

УДК 330.322.5

Мочалина О. С.

ИНДИКАТОРЫ АГРАРНОГО ПРОИЗВОДСТВА И ИХ ВЗАИМОСВЯЗЬ С ИНВЕСТИЦИОННЫМИ ПОТОКАМИ

Аннотация. Рассмотрены особенности определения размера дифференциальной ренты в современных условиях. Рассчитана дифференциальная рента в районах АР Крым. Определена взаимосвязь между объемом инвестиционных потоков в агропромышленный комплекс и размером

дифференциальной ренты, а также объемом валовой продукции сельского хозяйства. На основании проведенного корреляционного анализа определены теснота и направление связи между данными показателями.

Анотація. Розглянуто особливості визначення диференційної ренти в сучасних умовах. Розраховано диференційну ренту в районах АР Крим. Визначено взаємозв'язок між об'ємом інвестиційних потоків в агропромислової комплекс та розміром диференційної ренти, а також об'ємом валової продукції сільського господарства. На основі проведенного кореляційного аналізу визначено тісноту та напрям зв'язку між зазначеними показниками.

Annotation. Features of definition of the size of a differential rent in modern conditions are considered. The differential rent in areas of Crimea is calculated. The interrelation between the volume of investment streams in agriculture and the size of a differential rent, as well as the volume of gross output of agriculture was defined. On the basis of the correlation analysis the tightness and vector of connection between the given indicators are defined.

Ключевые слова: дифференциальная рента, рентабельность, инвестиционный поток, валовая продукция сельского хозяйства, корреляция.

Результатом вложения инвестиционных средств в объекты агропромышленного комплекса должно быть не только достижение результата, требующего привлечения инвестиционных средств, но и обеспечение высокой экономической эффективности. Экономический результат от дополнительных вложений в земельный участок отражает дифференциальная рента II вида, которая образуется в результате инвестирования капитала в объект производства. Также результатом инвестиционной деятельности при благоприятных условиях производства может быть увеличение объема валовой продукции сельского хозяйства. Целью данной работы является определение взаимосвязи данных показателей с помощью корреляционного анализа.

К вопросу о расчете дифференциальной ренты и ее связи с аграрным производством обращались многие ученые-экономисты. Среди них Миргородская Л. А., Сафонова В. И., Типакова Е. В., Дементьева С. Н., Новиков Ю. Н., Джалал А. К. Серьезный вклад в теоретические и практические методики денежной оценки земли внесли такие ученые: Бронштейн М. Л, Гайдамак Э. И., Игнатович Д. И. и др. Однако не рассматривалась взаимосвязь и зависимость размера дифференциальной ренты и валовой продукции сельского хозяйства от объема вкладываемых в агропромышленный сектор инвестиций. Эта связь объективно покажет эффективность вложения средств в аграрное производство.

В результате перехода к рыночным отношениям возникла необходимость законодательного определения денежной оценки земли. Так, Институтом аграрной экономики УААН была разработана методика денежной оценки земель сельскохозяйственного назначения, утвержденная Постановлением Кабинета Министров Украины № 213 от 23.03.1995 г. "О методике нормативной денежной оценки земель сельскохозяйственного назначения и населенных пунктов" [1]. Данная методика оценки земли вызвала многочисленные споры в ряду ученых и экономистов. В частности, сомнения вызывает срок капитализации рентного дохода, принятый в размере 33 лет (что соответствует 3 %-й ставке по кредиту). В нашей работе для