

### Висновки

На сучасному етапі розвитку економіки існують фактори, що стимулюють і стримують розвиток інституту конкуренції, й у цей час не можна зробити висновок про сформоване в Україні конкурентне середовище. Великий потенціал української економіки, позитивні зрушення в соціально-економічному розвитку країни сприятливі для формування у керівників компаній стратегічного мислення, розуміння важливості вироблення стратегій розвитку, в тому числі стратегії конкуренції. Проведений аналіз існуючих підходів до розробки управлінських рішень в області конкуренції дозволив автору розробити концептуально-методичний підхід до формування стратегії конкуренції компанії на галузевому авіаринку, заснований на вибірковості й аналізі значимих факторів, що впливають на стратегію конкуренції. Формування можливих стратегічних альтернатив на базі запропонованої класифікації є основою для вироблення обґрунтованої стратегії конкуренції авіакомпанії, конкретизація якої відбувається залежно від цільових настанов компанії щодо її конкурентної позиції на авіаринку.

Організаційне оформлення стратегії конкуренції дозволить запобігти виникненню проблем по виконанню стратегічних маркетингових заходів, створить необхідні передумови для реалізації конкурентної стратегії авіакомпанії.

### Література

1. Афонцев С. Экономическая политика и модели экономического развития [Текст] / С. Афонцев // Мировая экономика и международные отношения. 2002. – №4. – С. 40–47.

2. Быковская А.Н. Анализ торговой и конкурентной политики в международных объединениях / А.Н. Быковская // Маркетинг. – 1999. – №2. – С. 99–104.

3. Геєць В.М. Інноваційна стратегія українських реформ / А.С. Гальчинський, В.М. Геєць, А.К. Кінах, В.П. Семиноженко. – К.: Знання України 2002. – 336 с.

4. Абалкин Л.И. Логика экономического роста / Л.И. Абалкин. – М.: Институт экономики РАН, 2002. – С. 228.

5. Амоша А.И. Микро- и макропроцессы в экономике: методологический подход / А.И. Амоша, Е.Т. Иванов. – Донецк: ИЭП НАН Украины, 1994. – 42 с.

6. Robert W. Kaps. Air Transport Labor Relations (Southern Illinois University Press Series in Aviation Management) Southern Illinois University Press; 1st edition, July 22, 1997. – 312 p.

7. Kennet Button, Kingsley Haynes, Roger Stough. Flying into the Future: Air Transport Policy in the European Union Edward Elgar Pub, June 1, 1998.

8. Analyses of the European air transport market. Annual Report 2008 // [bec.europa.eu/transport/air/observatorymarket/.../annual\\_2008.pdf](http://bec.europa.eu/transport/air/observatorymarket/.../annual_2008.pdf).

9. Peter Forsyth, Kenneth Button. Air Transport (Classics in Transport Analysis Series) Edward Elgar Pub; 2 edition, September 2002. – 672 p.

10. Thomas L. Seamster, Barbara G. Kanki, Aviation Information Management [Текст] Ashgate Pub Ltd, October 2002. – 185 p.

11. Mihetec T., Bozicevic A., Steiner S.: Air Traffic Management Reform in South Eastern Europe. Proceedings of the 11th International Conference on Transport Science. University of Ljubljana Faculty of Maritime Studies and Transport, Portoroz, 2008, p. 1–8.

12. Stephen Shaw. Airline Marketing and Management Ashgate Publishing; 6 edition, July 30, 2007. – 323 p.

В.О. КУЧМЕНКО,  
ст. викладач, Житомирський державний технологічний університет

## Оцінка впливу факторів взаємозв'язку та потенціалу розвитку міського пасажирського транспорту

*У цій роботі здійснено дослідження впливу факторів на існуючий механізм управління міським пасажирським транспортом. Виділено основні складові потенціалу розвитку пасажирського транспорту в умовах трансформаційної економіки.*

**Ключові слова:** управління, інфраструктура, механізм, міський пасажирський транспорт, громадський транспорт.

*В этой работе осуществлено исследование влияния факторов на существующий механизм управления городским пассажирским транспортом. Выделены ос-*

*новые составляющие потенциала развития пассажирского транспорта в условиях трансформационной экономики.*

**Ключевые слова:** управление, инфраструктура, механизм, городской пассажирский транспорт, общественный транспорт.

*In this work research of influence of factors is carried out on the existent mechanism of management a public passenger transport. The basic constituents of potential of development of passenger transport are distinguished in the conditions of transformation economy.*

**Keywords:** *management, infrastructure, mechanism, public passenger transport, public transport.*

**Постановка проблеми.** Реальний попит і вимоги до послуг міського пасажирського транспорту (МПТ) із зростанням динаміки змін життя людини, міста, країни, що триває розшаруванням суспільства, зростанням автомобілізації населення і збільшенням кількості та різноманітності цілей поїздок, безперервно змінюються. Для ефективного функціонування МПТ і пошуку оптимальної відповідності його послуг потребам населення необхідний постійний облік змін попиту і спектру вимог до МПТ.

Орієнтація при вирішенні завдань МПТ на задоволення потреб населення, питань містобудування та екології призводить до того, що починають враховуватися все більш детальні аспекти безупинно мінливих потреб суспільства, міста, країни. І ця тенденція неминуче буде поглиблюватися, оскільки розвиток життя виводить на перший план проблему поліпшення якості життя людини [6]. Тому підходи до вирішення проблем МПТ, використовувани методи, технології і програмні комплекси незмінно будуть удосконалюватися в напрямі найбільш повного врахування вимог до видів і якості перевезень пасажирів.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Дослідженням проблем формування і розвитку транспорту займалися відомі вітчизняні та зарубіжні вчені: Л.І. Абалкін, В.І. Авдеєнко, О.І. Анчишкін, О.О. Бакаєв, М.П. Денисенко, В.П. Ільчук, М.І. Котлубай, Ю.Ф. Кулаєв, Ю.Є. Пашенко, А.І. Самоукін, Є.М. Сич, К.Е. Фесенко, Ю.М. Цветов та багато інших. Аналіз наукових напрацювань свідчить, що здебільшого увага дослідників зосереджувалася на механізмі та оцінці функціонування окремих підприємств або підгалузей транспорту без достатньої розробки сутності всіх проблем у взаємозв'язку на регіональному рівні.

У різних публікаціях [1, 2, 5, 7] перераховуються параметри, які впливають на транспортну рухливість населення і мають бути враховані при розробці оптимальних варіантів МПТ, досліджується рухливість населення міст, розробляються алгоритми та методи для аналізу і прогнозу пасажиропотоків. Але всі результати подібних досліджень, як правило, не містять даних щодо організації та рівня розвитку МПТ у даному місті, про особливості самого міста, про взаємовплив параметрів міста і параметрів МПТ і т.п. Тому вони є лише окремими випадками.

**Метою статті.** Проведення оцінки факторів взаємозв'язку та потенціалу розвитку міського пасажирського транспорту з врахуванням вулично-дорожньої мережі в умовах внутрішньоміських переміщень.

**Виклад основного матеріалу.** Величина загальної внутрішньої рухливості населення являє собою число пересувань (у всіх видах сполучень), що припадає на одного мешканця міста в одиницю часу.

Для визначення структури внутрішньоміських переміщень та загальної кількості переміщень населення різними спо-

собами була розроблена імітаційна програма для оцінки точного стану і прогнозування параметрів міської рухливості населення при різних управлінських рішеннях та зміні параметрів середовища функціонування.

При розробці імітаційної моделі для обчислення загальної величини внутрішньоміських переміщень запропоновано використовувати алгоритм [1], побудований на основі скоригованої моделі для розрахунку значення добової рухливості  $P_{доб}$  С.А. Ваксмана, в якій замість середніх витрат часу на переміщення використовуються наведені трансакційні витрати:

$$P_{доб} = b / (T_{ср-тр} + a), \quad (1)$$

$$T_{ср-тр} = \sum K_i * P_i, \quad (2)$$

де  $T_{ср-тр}$  – середні добові трансакційні витрати часу на пересування, год.;

$K_i$  – критерій вибору  $i$ -ї альтернативи способу пересування;

$P_i$  – імовірність вибору  $i$ -ї альтернативи способу пересування.

Обсяги переміщень в  $i$ -му способі визначаються за формулою:

$$Q_i = P_{доб} * 365 * P_i * N_{нас}, \quad (3)$$

де  $Q_i$  – річна кількість переміщень в  $i$ -му способі повідомлення, млн. переміщень;

$P_{доб}$  – добова рухливість населення, переміщень / добу / чол.;

365 – кількість днів у році;

$P_i$  – ймовірність вибору  $i$ -ї альтернативи переміщення;

$N_{нас}$  – чисельність населення міста, тис. чол.

Структура імітаційної програми включає:

1. Блок введення, корекції вихідних даних, які представлені параметрами: міста: відстань поїздки (гістограма або математичне очікування і дисперсія); населення: чисельність, душеві доходи (гістограма або математичне очікування і дисперсія), кількість особистих автомобілів на 1000 жителів; МПТ: тариф, інтервал руху, щільність маршрутної мережі, швидкість пересування і т.д.; умови використання індивідуального транспорту; моделі: розмір генерується вибірки –  $N$  і інші параметри настройки.

2. Блок імітації потреб у переміщеннях – генерація масиву вибірки  $\{D_i, L_i, P_{ПТ}\} i = 1, 2, \dots, N$ , де  $D_i$  – душевий дохід,  $L_i$  – відстань переміщення,  $P_{ПТ}$  – ознака наявності особистого автомобіля.

3. Блок імітації вибору способу переміщення – обчислення критеріїв  $K_{ij}$  для кожного  $i$ -го елемента масиву і кожного  $j$ -го способу переміщення ( $j = 1, 2, \dots, m$ ).

4. Блок підрахунку ймовірностей вибору кожного із способів переміщення –  $\{P_j\}, j = 1, 2, \dots, m$ .

5. Блок обчислення загальної кількості переміщень населення різними способами (добового  $P_{доб}$  та річного  $P_{рік}$ ).

Основу програми складають алгоритм генерації вибірки і алгоритм обчислення ймовірностей вибору на основі формул критеріїв  $K_{ij}$ .

Для генерації вибірок  $\{D_1, D_2, \dots, D_n\}$  і  $\{L_1, L_2, \dots, L_n\}$  у програмі використовуються гістограми розподілу населення за

душовим доходах і по відстанях переміщень. При цьому гістограма може бути задана у вигляді таблиці або значеннями математичного сподівання і дисперсії. У другому випадку програмно формується відповідна таблиця, для обчислення якої використовується гамма-розподіл:

$$F_1(D, A_1, B_1) = \frac{1}{B_1^{A_1} \Gamma(A_1)} D^{A_1-1} \exp\left(-\frac{D}{B_1}\right), \quad (4)$$

$$F_2(L, A_2, B_2) = \frac{1}{B_2^{A_2} \Gamma(A_2)} D^{A_2-1} \exp\left(-\frac{D}{B_2}\right), \quad (5)$$

Параметри закону розподілу  $A_1, B_1, A_2, B_2$  обчислюються за формулами:

$$A = \frac{\delta^2}{S}, B = \frac{S^2}{\delta^2}, \quad (6)$$

де  $S$  – математичне сподівання розподілу,  $d$  – дисперсія.

Пропорційно в гістограмі виділяються інтервали  $i = 1, 2, \dots, k$  і визначається кількість вибірок для кожного з них –  $Z_i$ , так, що сума всіх  $Z_i = N$  (загальному числу вибірок).

Критерій вибору для маршрутного таксі обчислюється за формулою для  $K_{МПТ}$ , але з іншими значеннями параметрів, оскільки має такі відмітні властивості: більш висока вартість проїзду; більш висока швидкість переміщення як за рахунок швидкості руху, так і за рахунок меншої кількості зупинок і меншого пасажирообороту зупинок; менший коефіцієнт пересадки за рахунок гнучкого налаштування на потреби, в тому числі на ті, що не задовольняються традиційними засобами МПТ, що дозволяє рентабельно обслуговувати райони з менш інтенсивним пасажиропотоком; меншим інтервалом руху, що визначається кількістю транспортних засобів на маршруті і більшою швидкістю руху; менше час підходу (відходу) за рахунок можливості зупинки на вимогу.

Коефіцієнт психологічної оцінки пересування на маршрутному таксі ( $P_{МТ}$ ) прийнятий рівним 0,75. Кількість вибірок при моделюванні було прийнято рівним  $N = 100\,000$ .

У «Транспортній стратегії України», яка визначає напрями розвитку транспортної системи, основні завдання, форми і діяльність держави на період до 2020 року, записано: «Мета Транспортної стратегії полягає у визначенні ключових проблем, цілей, принципів та пріоритетів розвитку транспортної системи України з точки зору загальнонаціональних потреб та інтересів». Виходячи із цього в кожному місті України мають бути вирішені такі завдання: забезпечення транспортної доступності для всіх верств населення; забезпечення ефективності роботи МПТ і економії витрат ресурсів; збільшення пропускної спроможності транспортної мережі; впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів, передусім денних; розвиток мережі автомобільних доріг, насамперед швидкісних та обходів населених пунктів; тощо.

При цьому відповідальність та повноваження адміністрації міста визначаються на основі таких принципів: повна відповідальність за організацію транспортного обслуговування при збереженні в муніципальній власності відповідної інфраструктури та маршрутної мережі; свобода вибору регіональним або

місцевим органом управління моделі реформування; поступове вирівнювання рівнів транспортної забезпеченості міст на основі єдиних соціальних стандартів; загальнодержавна підтримка реформ (принцип «субсидії та гранти – в обмін на реформи»); розвиток конкурентоспроможності при свободі вибору конкурентної моделі; застосування фінансових механізмів, обмежують використання особистих автомобілів і підтримку громадського транспорту; поділ управління системою МПТ і безпосереднього виконання перевезень.

Таким чином, управління МПТ на муніципальному рівні має забезпечити виконання таких завдань: транспортна доступність для всіх верств населення; ефективність роботи МПТ і економія витрат ресурсів; зниження екологічних збитків від транспортного пересування; підвищення безпеки руху; поліпшення якості обслуговування; зниження часу на транспортне пересування; забезпечення мобільності населення.

Очевидно, що ефективно вирішення поставлених завдань можливе тільки на підставі комплексного підходу до управління МПТ і з урахуванням факторів середовища функціонування.

Удосконалення управління МПТ з використанням пізнавально-функціональної моделі полягає в такому: розгляд взаємозв'язку всього комплексу розв'язуваних завдань по вдосконаленню роботи МПТ; управління розвитком МПТ з урахуванням альтернативних способів реалізації внутрішньої рухливості і регулювання переміщень на індивідуальному транспорті за рахунок формування умов для їх використання; орієнтація при вирішенні завдань МПТ на соціально-економічні та містобудівні параметри міста; рішення задач МПТ спільно з завданнями розвитку транспортної інфраструктури та організації руху на вулично-дорожній мережі (ВДМ); аналіз наслідків прийнятих рішень щодо цільових факторів – якість життя людини, екологія, витрата ресурсів.

Для досягнення зазначених завдань на основі виявлених у роботі залежностей між внутрішніми і зовнішніми факторами МПТ і розроблених когнітивних карт пропонуються такі підходи:

1. Забезпечення транспортної доступності для всіх верств населення: оптимальна транспортна мережа (час підходу, час очікування і т.п.); прийнятні тарифи на МПТ.

2. Забезпечення ефективності роботи МПТ і економії витрати ресурсів: мінімальні сумарні витрати ресурсів (з урахуванням структури переміщень на індивідуальному транспорті, МПТ та ін.); розвиток локальних систем торгівлі і послуг для мінімізації щоденних побутових переміщень; розвиток умов для велосипедного пересування; оптимізація транспортної мережі, системи маршрутів, графіків роботи з урахуванням просторово-часової нерівномірності пасажиропотоків; використання стимулів для підвищення ефективності роботи та економії ресурсів транспортними підприємствами.

3. Побудова системи транспортного обслуговування з мінімальною шкодою для навколишнього середовища: підтримка електричного транспорту; розвиток умов для велосипедного пересування; ремонт та розвиток ВДМ; організа-

ція руху без транспортних пробок; впорядкування та оптимізація маршрутів і кількості транспортних засобів МПТ, у тому числі паралельних маршрутів; використання переважно автобусів великої місткості; створення умов на МПТ, які будуть привабливі для власників індивідуального транспорту.

Створення умов для використання індивідуального транспорту.

### Висновки

У результаті використання когнітивної моделі для управління МПТ були сформульовані рекомендації щодо вирішення поставлених завдань:

1. Вдосконалення маршрутної мережі МПТ. Для комплексного вирішення завдань розвитку ВДМ, оптимізації системи маршрутів, визначення видів та кількості транспортних засобів і завантаження ВДМ необхідно здійснити комплексну розробку, засновану на даних про величину і структуру транспортної рухливості населення, а також на результатах аналізу та прогнозу пасажиропотоків і транспортних потоків з урахуванням топології і зонування міста.

2. Покращення середовища функціонування МПТ: розвиток і ремонт ВДМ; будівництво стоянок і регулювання умов паркування індивідуального транспорту. Випереджувальний розвиток транспортної інфраструктури дозволить вирішити комплекс проблем без використання обмежувальних і регулюючих заходів на розвиток автомобілізації. При необхідному розвитку і поліпшенні стану ВДМ забезпечується: зниження транспортних потоків за рахунок їх перерозподілу за додатковими магістралями; зниження зносу транспортних засобів; збільшення швидкості руху транспортних засобів; поліпшення екологічних показників; зменшення навантаження основних магістралей міста; збільшення привабливості та перспективності роботи в системі МПТ для транспортних підприємств міста.

3. Посилення ролі адміністративного управління МПТ при збереженні регульованого ринку для вирішення таких завдань: оптимізація маршрутної мережі (топологія, кількість і види маршрутів, кількість і види транспортних засобів, графіки руху); координація роботи різних видів транспорту для забезпечення більшої відповідності пасажиропотоків (ПП) та ефективності роботи МПТ у цілому; подолання диспро-

порцій у транспортному обслуговуванні малонаселених мікрорайонів міста; деякі маршрути, які обслуговуються тільки маршрутними таксі, можна доповнити автобусами великої місткості, що працюють у години «пік» за суворим розкладом, тобто введення в практику гнучких графіків роботи, більш орієнтованих на розподіл ПП в часі; визначення розумного співвідношення кількості маршрутних таксі та автобусів великої та середньої місткості; підтримка електро-транспорту, як найбільш екологічно безпечного.

Для зниження потреб у транспортному переміщенні з побутовими цілями рекомендується зменшувати дисбаланс розселення та тягіння, розвивати систему торгівлі та послуг у зонах проживання, в тому числі й у знову споруджуваних («місцевий стік»). Це дозволяє збільшити бюджет вільного часу і знизити витрати населення, оптимізувати обсяг послуг МПТ, скоротити витрати ресурсів (паливо, експлуатаційні ресурси і т.п.).

### Література

1. Ваксман С.А. Взаимосвязь подвижности населения городов и характеризующих их параметров / С.А. Ваксман // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния. Материалы XVI Международной научно-практической конференции. – Екатеринбург: Комвакс, 2010. – С. 44–48.
2. Воронин А.Г., Лапин В.Л., Широков А.Н. Основы управления муниципальным хозяйством / А.Г. Воронин – М.: Дело, 2008. – 346 с.
3. Глик Ф.Г. Анкетные обследования передвижений / Ф.Г. Глик. // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния. Материалы XVI Международной научно-практической конференции. – Екатеринбург: УрГЭУ, 2010. – С. 66–79.
4. Иванов В.В., Коробова А.Я. Муниципальный менеджмент / В.В. Иванов. – М.: ИНФРА-М., 2002. – 286 с.
5. Ігнатенко О.С., Маруніч В.С. Організація автобусних перевезень в містах: Навч. посібник / О.С. Ігнатенко – К.: НТУ, 2008. – 196 с.
6. Маринец И.Н. Социальные ориентиры развития городского пассажирского транспорта / И.Н. Маринец // Вестник СевКавГТУ, 2003. – №2(10).
7. Михайлов А.С. Управление рынком перемещений городского населения / А.С. Михайлов. – Алматы: НИЦ Гылым, 2009. – 237 с.

Д.М. ТАРАНОВ,  
здобувач, Київський національний економічний університет

## Особливості визначення грошової доданої вартості (Cash Value Added) для банківських установ

У статті розглянуто особливості розрахунку показника грошової доданої вартості для банківських установ. Виз-

начено сутність поняття «інвестиції» для банків та їх види в межах застосування концепції грошової доданої вартості.