

Кириченко О.І.

УДК 338.2:347

## ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

**Постановка проблеми.** Актуальність даної теми обумовлена тим, що для виходу регіональних транспортних систем України з важкого економічного становища необхідно враховувати організаційно-економічні передумов, що закладені в процес реформування. Сформовані принципи, ідеї та підходи необхідно перевіряти реальною практикою реформування транспортних систем в регіонах і конкретних містах України, де частіше всього здійснюється реалізація транспортних послуг.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню економічної ефективності функціонування та розвитку транспортної системи були присвячені праці багатьох вчених, зокрема Смехова А.А. [1], Казанського М.М. [2], Гончарука О.В. [3] та інших.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є дослідження поняття «економічна ефективність транспортної системи», класифікація факторів впливу та визначення показників для оцінки економічної ефективності функціонування транспортної системи.

**Викладення основного матеріалу.** При дослідженні поняття «ефективність транспортної системи» логічним початком є визначення терміну «ефективність». Ефективність – це:

1. Співвідношення між результатами виробничо-господарської діяльності самостійного суб'єкта і використаними для одержання цих результатів матеріальними, трудовими і фінансовими ресурсами (затратами).

2. В економіці і менеджменті максимізація результату при мінімальних витратах

3. Здатність обрати правильну мету (ціль), на якій зосередити енергію організації [4].

Проте дане трактування ефективності в контексті розуміння транспортної системи, як це сукупності транспортної інфраструктури, транспортних підприємств, транспортних засобів та управління ними, потребує більш поглибленого осмислення і виділення у її складі техніко-економічної ефективності. Ефективність техніко-економічна – категорія, яка виражає результативність розвитку технологічного способу виробництва безвідносно до існуючих відносин економічної власності та господарського механізму. Двома основними сторонами техніко-економічної ефективності є продуктивна і продуктивно-речова. Продуктивна ефективність розкриває результативність використання продуктивних сил загалом та їх окремих елементів [5].

Показники цієї ефективності:

- а) результативність використання робочої сили;
- б) продуктивність, надійність, довговічність, якість засобів праці, яка вимірюється в їх фондівдачі;
- в) якість предметів праці – сировини, матеріалів, напівфабрикатів, палива, що вимірюється в їх матеріаломісткості;
- г) прогресивність технології;
- д) рівень розвитку науки та використання НТР у виробництві;
- е) якість і надійність інформаційного забезпечення виробництва;
- є) якість і надійність енергетичного забезпечення виробництва;
- ж) відповідність вимогам сучасного виробництва форм та методів організації праці. Продуктивно-речова ефективність характеризує результативність функціонування системи продуктивних сил у взаємодії з їх речовою формою – техніко-економічними відносинами спеціалізації, кооперування, концентрації виробництва та ін.

Підвищення ефективності виробництва характеризується більш повним задоволенням потреб суспільства, у зв'язку з чим головним показником економічної ефективності виробництва виступає виробництво продукції в натуральному виразі з характеристикою її натуральних властивостей. Продукцією транспортної системи є перевезення/переміщення вантажів. Виникає необхідність визначення факторів та класифікації факторів, які впливають на рівень ефективності транспортної системи (табл. 1).

**Таблиця 1.** Класифікація факторів, що впливають на економічну ефективність функціонування транспортних систем.

№ з/п	Фактори
1	<i>Технічні:</i> – тип рухомого складу; – тип навантажувально-розвантажувальних машин; – тип місця розвантаження; – технічний стан доріг.
2	<i>Технологічні:</i> – номенклатура вантажів, що перевозяться; – розмір вантажної партії, що забезпечує потрібну якість руди на збагачувальній фабриці; – використання вантажопідйомності та вантажомісткості рухомого складу; – коефіцієнт ходового часу, простою під вантажними операціями, порожнього пробігу рухомого складу; – схеми встановлення рухомого складу під навантаження;
	– схеми перевантажувальних робіт в пунктах перевалки; – коефіцієнти використання робочого часу перевантажувального і складського обладнання; – надійність засобів перевезення, перевантажувального і складського обладнання; – інтенсивність перевантажувальних робіт.
3	<i>Економічні:</i> – тарифи на перевезення, перевантаження і зберігання вантажів; – експлуатаційна затрати на перевезення, перевантаження і зберігання вантажів; – вартість основних виробничих фондів; – вартість оборотних засобів, які заключні у вантажах; – премії за дострокову обробку рухомого складу; – штрафи за несвоєчасну обробку рухомого складу та за не збережену доставку вантажів.
4	<i>Організаційні:</i> – рівень наукової організації праці, управління і виробництва; – оперативне планування, аналіз і облік переміщення вантажів; – укріплення трудової дисципліни; – проведення режиму економії.

Наведена класифікація вказує на залежність рівня ефективності від усіх груп факторів, дозволяє дослідити вплив на рівень ефективності як окремих факторів так і їх груп. При цьому одні фактори здійснюють вплив на декілька показників, інші – лише на один, проте разом вони визначають інтегрований показник «економічна ефективність транспортної системи».

Показники економічної ефективності транспортної системи можна систематизувати (табл. 2).

Система показників економічної ефективності транспортних систем є інструментом підвищення її функціонування, оскільки розробка і використання її засноване на пізнанні економічних законів та направлені на досягнення високих кінцевих результатів [6].

Таблиця 2. Показники економічної ефективності функціонування транспортних систем.

№ з/п	Показники
1	<i>Узагальнюючі:</i> – об'єм доставленого вантажу, т, од.; – дохід на 1 т; – прибуток на 1 т; – собівартість доставки 1 т.
2	<i>Часткові:</i> – виробіток на 1 людину виробничого персоналу.
3	<i>Ефективності використання живої праці:</i> – трудомісткість доставки 1 т; – долі приросту об'ємів (доходів від) доставки вантажів за рахунок зростання продуктивності праці; – абсолютне і відносне вивільнення виробничого персоналу за рахунок зростання продуктивності праці; – абсолютна і відносна економія фонду заробітної плати.
4	<i>Ефективності використання виробничих фондів і капіталовкладень:</i> – фондвіддача; – фондоемність доставки 1 т вантажу; – величина прибутку на 1 грн. капітальних вкладень; – термін окупності капітальних вкладень.
5	<i>Ефективності використання палива та електроенергії:</i> – витрати палива та електроенергії на доставку 1 т; – коефіцієнт корисного використання палива.
6	<i>Ефективності якості продукції:</i> – частка вантажів терміни доставки яких не перевищили нормативних; – частка вантажів, які доставлені збереженими; – доходи (збитки) через скорочення (подовження) термінів доставки вантажів на 1 грн. доходів (збитків); – збитки через доставку вантажів не збереженими на 1 грн. витрат.

Комплексний аналіз економічної ефективності транспортної системи слід розпочинати з узагальнюючих показників. Для яких характерною є різнонаправленість їх динамік. Так зниження питомих доходів внаслідок зниження обсягів перевезень є свідомством зниження ефективності функціонування досліджуваної транспортної системи. У той же час це може викликати зниження питомих витрат на доставку вантажів, якщо дана послуга була поєднана з відносно високими витратами трудових та матеріальних ресурсів, що в цілому відображає підвищення ефективності функціонування транспортної системи.

Таку різнонаправленість узагальнюючих показників цього рівня дозволяють подолати показники питомого прибутку та рентабельності, які можуть розглядатися як показники другого рівня, або синтетичні, оскільки дають змогу врахувати наявну різно-направленість показників першого рівня. При цьому питомий прибуток як синтетичний показник слід використовувати у випадку, якщо в якості базового варіанту для порівняння вибрано функціонування даної транспортної системи у минулий період. Якщо базою порівняння є конкуруюча транспортна система, то в якості синтетичного показника доцільно використовувати показник рентабельності.

Динаміка показників питомих доходів та питомих витрат, у свою чергу, визначається групою часткових показників, які дозволяють дослідити ефективність використання у транспортних системах різних видів ресурсів. Ці показники виражаються через натуральні, вартісні та натурально-вартісні показники. При чому в кожній групі часткових показників показники, що виражаються через вартісні величини (трудомісткість, фондоемність, паливоенергоємність, узагальнюючий показник якості) є синтетичними груповими показниками ефективності використання окремих видів ресурсів і тим самим показниками, що згладжують ймовірну внутрішньогрупову різнонаправленість показників, що аналізуються [7].

Слід відзначити, що значення часткових показників не зводяться лише до визначення резервів та ефективності використання окремих видів ресурсів. В залежності від врахування різних факторів вони можуть ставати критеріальними при оцінці ефективності функціонування транспортних систем.

**Висновки.** Таким чином, дослідження економічної ефективності транспортної системи має за мету аналіз всіх груп факторів та показників, що визначають ефективність функціонування досліджуваної транспортної системи, та дає змогу провести оцінку як кожного показника економічної ефективності транспортної системи та і в комплексі.

#### Джерела та література:

1. Смехов А. А. Маркетинговые модели транспортного рынка / А. А. Смехов. – М. : Транспорт, 2006. – 120 с.
2. Экономическая география транспорта / под ред. М. М. Казанского. – М. : Транспорт, 2005. – 280 с.
3. Гончарук О. В. Экономическая эффективность транспортно-технологических систем / О. В. Гончарук. – М. : Наука, 1991. – 118 с.
4. Дрьомін М. С. Маркетинговий аналіз транспортного ринку / М. С. Дрьомін // Економіка та підприємництво : зб. наук. пр. молодих учених та аспірантів / відп. ред. С. І. Дем'яненко. – К. : КНЕУ, 2010. – Вип. 9. – С. 99-106.
5. Рейцен С. О. Місто – транспорт – економіка / С. О. Рейцен, І. О. Бурба // Містобудування та територіальне планування. – К. : КНУБА, 2002. – Вип. 12. – С. 126-132.

6. Друкер Питер. Задачи менеджмента в XXI веке / Питер Друкер; [пер. с англ.]. – М. : Издат. дом "Вильямс", 2000. – 272 с.
7. Заруба О. В. Управляемость экономическим развитием территорий / О. В. Заруба // Вестник кибернетики. – 2009. – № 8. – С. 132-136.