**ДЕЯКІ Підходи до ВИЗНАЧЕННЯ ефективності**

**ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

***Разумова К.М.****, д.е.н., доцент*

*Національний авіаційний університет*

Менеджмент – це наука і мистецтво ефективного управління підприємствами та їх об’єднаннями в умовах розвитку ринкових відносин і конкуренції. Науково обґрунтовано, що на транспорті є свої особливості цієї науки і такого мистецтва. Пояснюється це тим, що робота транспортних суб’єктів господарювання (аеропортів, станцій, локомотивних та вагонних депо тощо), технологічно та нерозривно пов’язана. Затримка літаків, потягів, неполадки з різних причин на одних ділянках транспортної мережі швидко відображатися на обсягах перевезень та якості роботи інших ділянок і виробничих структур [2; 3].

В результаті узагальнення найбільш відомих визначень «менеджмент» різних наукових шкіл, автором доведено, що на транспорті він включає в себе п’ять складових: сукупність цілей, принципів, функцій, методів і форм управління транспортними суб’єктами господарювання в умовах економічної свободи, розвитку ринку транспортних послуг і конкурентної боротьби за споживачів. У зв’язку з тим, що за останні роки ефективність транспортних ресурсів істотно знизилася, виникли проблеми з транспортним обслугову-ванням населення та окремих галузей економіки. У цьому випадку, доцільно повернутися до аналізу нових і раніше розроблених вченими підходів до оцінки ефективності менеджменту на транспорті в економіці країни. Адже метою транспортних суб'єктів господарювання в умовах розвитку ринкових відносин і конкуренції є отримання максимального прибутку.

В результаті аналізу робіт, написаних вченими О.П. Абрамовим, І.М. Аксьоновим, В.В. Бєловим, В.Г. Галабурдою, Ю.Ф. Кулаєвим, П.Н. Орлов-ським, А.В. Перепелюком та ін., обґрунтовано, що в менеджменті на транспорті часто недооцінюється так званий позатранспортний ефект вантажовласників від використання транспорту за рахунок економії оборотних коштів, які одержуються при прискоренні доставки вантажів, підвищенні доходів за рахунок наявності і розвитку транспорту, від освоєння природних ресурсів та зростання цін на нерухомість, отримання соціального ефекту від поліпшення роботи транспорту.

Загальна величина позатранспортного ефекту визначається за формулою [1]:

, грн., (1)

де: *ДЕпт*– економія оборотних засобів суб’єктів господарювання від прискорення доставки;

*ДМоб* – економія поточних витрат суб’єктів господарювання від освоєння природних ресурсів і прискорення обороту капіталу;

*ДЕзап* – економія витрат за рахунок скорочення строків запасів матеріальних ресурсів;

*ДЕпот* – економія витрат, пов’язаних зі скороченням втрат вантажів при використанні контейнерів і спеціалізованого рухомого складу;

*АПоб* – приріст прибутку власників нерухомості при розвитку транспортної інфраструктури;

*ДЕсоц*– соціальний ефект від покращення транспортного обслуговування пасажирів транспорту в економіці держави.

За розрахунками, виконаними А.П. Абрамовим та В.Г. Галабурдою, позатранспортний ефект у користувачів транспорту в 4-5 разів перевищує ефект виду транспорту від зростання вантажообігу[1].

Ідею обліку цінності транспортних послуг, в сучасних умовах, розвинули професори Б.М. Лапідус і Д.А. Мачерет шляхом встановлення норми доданої вартості товару в результаті його переміщення.

Величина вартості (тарифу) товару, в цьому разі, визначається за формулою [2]:

, (2)

де:*А* – норма вартості товару, яка залежить від різноманітності цін на товари в пункті призначення і відправлення; **-** дальність перевезення вантажів, *км*; ** –** обсяг перевезення вантажів, *т*.

При цьому, В.Г. Галабурда пропонує встановлювати норми доданої вартості у вигляді постійного коефіцієнта, що характеризує темп збільшення ціни товару в міру віддалення його від пункту виробництва. Це означає, що додана вартість, по-суті, буде відображати скореговані тонно-км. Однак, більш реальною «продукцією» транспорту є перевезення, які визначаються як кількість тонн вантажу переміщених на певну відстань, тобто тонно-кілометри. При цьому, перевезення є вимірником транспортної послуги, яка може бути оптимальною і високоякісною, або нераціональною і неякісною.

Автором доведено, що менеджерам при обґрунтуванні інфраструктурних проектів та стратегічному плануванні розвитку транспорту, необхідно обов’язково враховувати позатранспортні ефекти, що дозволяють скоротити терміни окупності таких витрат. Крім того, слід враховувати про можливість відображення цього ефекту транспорту у валовому внутрішньому продукті. Облік позатранспортного ефекту в певній мірі може доповнити принцип розрахунку цінності транспортних послуг при формуванні тарифної політики.

Література:

1. Абрамов А.П. Внетранспортный эффект работы железных дорог А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда // Экономика железнодорожного транспорта. – 2002. – Вып. 3. – С. 35–41.

2. Лапидус Б.М. Макроэкономический эффект работы железных дорог Б.М. Лапидус, Д.А. Мачерет // Экономика железных дорог. – 2011. – Вып. 1. – С. 27–33.

3.Rail Transport and Environment: Facts & Figures / Community of European Railway and Infrastructure Companies. – 2008. – 40 p.