

В.А. Познаховський, О.Г. Кірічок  
*Національний університет водного господарства та природокористування*

## ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті розглянуто обґрунтування критеріїв і показників оцінки ефективності роботи автомобільного транспорту. Проаналізовано техніко-економічні показники, які впливають на ефективність використання рухомого складу.

**Ключові слова:** якість автомобільних перевезень, конкурентність автотранспортних послуг, продуктивність рухомого складу, техніко-економічні показники, рентабельність, ефективність автотранспорту.

**Постановка проблеми.** Автомобільний транспорт є однією з базових галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для стійкого функціонування всіх галузей національної економіки [1, с. 5]. При організації автомобільних транспортних перевезень важливим є своєчасна доставка вантажу, пасажирів, збереження якості транспортних послуг, зниження матеріальних і трудових витрат, ефективне використання рухомого складу.

Ефективність діяльності автотранспортної системи України на сьогоднішній день залежить від результативності, стійкості та розвитку взаємовідносин перевізника і споживача транспортних послуг. У зв'язку з цим **метою роботи** є обґрунтування системи оцінювання ефективності й розвитку автотранспортного забезпечення галузей національної економіки.

**Результати досліджень.** Проблеми ефективності в економічній теорії приділяють значну увагу. Найчастіше поняття «ефективність» визначається наступним чином: «ефективність – це одне з найбільш загальних економічних понять, які характеризують систему, зокрема, економічну, з точки зору співвідношення витрат і результатів її функціонування» [2, с. 25].

Категорія «ефективність» займає ключове місце майже в усіх без винятку галузях знань та сферах діяльності людини. Для економічного розвитку як окремих суб'єктів господарювання, так і економіки держави загалом, необхідно, щоб діяльність підприємства була ефективною, тобто здійснювалася в умовах оптимального (раціонального) витрачання виробничих ресурсів, при мінімальних витратах та максимальній прибутковості виробництва.

На сьогодні розрізняють суспільну, виробничу, соціальну, технічну, економічну ефективність. Усі, разом взяті, види ефективності складають єдину систему ефективності виробничо-господарської діяльності підприємства [3, с. 51].

Важливе місце в процесі оцінювання функціонування підприємства має діагностика ефективності його діяльності, яка зумовлює перспективи розвитку підприємства та зміцнює його конкурентні позиції на ринку. Оцінювання ефективності відіграє важливу роль як у процесі поточного контролю за діяльністю, так і дає можливість оперувати необхідною інформацією для залучення власних, кредитних коштів та формує загальну базу економічних даних про об'єкт дослідження.

Основним етапом оцінювання ефективності діяльності є вибір системи показників, за якими вона буде проводитись.

Традиційно ефективність діяльності компанії визначають за допомогою зіставлення досягнутих обсягів реалізації продукції (робіт або послуг) та витрат усіх видів ресурсів для забезпечення цього обсягу виробництва [4, с. 109].

З метою систематизації методів оцінки ефективності функціонування підприємств багато науковців розділяють існуючі методики на два види: кількісний і якісний [4, с. 15].

Найчастіше при кількісній оцінці ефективності підприємств застосовуються вартісні і фінансово-економічні методи. Якісні підходи до оцінки ефективності підприємств акцентують увагу на окремих аспектах (організаційному, соціальному, екологічному та ін.) діяльності підприємств.

Ключовими показниками ефективності прийнято називати обмежений набір основних параметрів, які використовуються для моніторингу і діагностики результатів діяльності компанії і подальшого ухвалення на їх основі управлінських рішень.

Для оцінювання ефективності діяльності транспортних підприємств можна запропонувати як універсальні ключові показники ефективності, так і специфічні. До універсальних можна віднести: виручку від реалізації, прибуток до вирахування відсотків та податків, рентабельність послуг транспортних компаній, частку доходів від перевезень у загальній сумі доходів підприємства, продуктивність праці, рентабельність активів, операційний прибуток, коефіцієнт оборотності тощо. Специфічними для транспортного підприємства ключовими показниками ефективності можуть бути: відношення порожнього пробігу до навантаженого; дохід на одну вантажну операцію; технічна швидкість, яка вимірюється в км/рік; доходи від експортно-імпортних операцій; частка замовлень постійних клієнтів; штрафи при перевезеннях тощо [4, с. 46].

Для досягнення максимальної ефективності в процесі надання транспортної послуги необхідно показувати високі показники господарської діяльності та порівнювати з тими витратами, в результаті використання яких вони отримані.

Основні показники для розрахунку ефективності можна умовно розділити на такі групи:

*I група. Узагальнюючі показники економічної ефективності:* рівень задоволення потреб ринку, надання однієї послуги на одиницю витрат ресурсів, витрати на одиницю вантажу/пасажирів, прибуток на одиницю загальних витрат, рентабельність перевезень.

*II група. Показники ефективності використання живої праці:* трудомісткість одиниці перевезень, відносне вивільнення працівників, темпи росту продуктивності праці, частка приросту продукції за рахунок росту продуктивності праці, коефіцієнт ефективності використання робочого часу, економія фонду оплати праці, випуск продукції на 1 грн.

*III група. Показники ефективності використання основних засобів:* фондвіддача підприємства, фондомісткість, рентабельність транспортних засобів, фондвіддача транспортних засобів.

*IV група. Показники ефективності використання матеріальних ресурсів:* матеріаломісткість перевезень, матеріаловіддача, коефіцієнт використання найважливіших видів сировини і матеріалів, витрати палива і енергії на 1 грн чистої продукції, економія матеріальних витрат.

*V група. Показники ефективності використання фінансових ресурсів:* коефіцієнт оборотності оборотних коштів, тривалість одного обороту нормованих оборотних коштів, відносне вивільнення оборотних коштів, питомі капіталовкладення, капіталовкладення на одиницю введених потужностей, рентабельність інвестицій, термін окупності інвестицій.

*VI група. Показники якості транспортних послуг:* економічний ефект від поліпшення якості продукції, яка відповідає кращим світовим і вітчизняним зразкам.

Аналіз перевезень вантажів і пасажирів на автомобільному транспорті дає можливість оцінити ефективність функціонування транспорту.

Основними завданнями аналізу перевезень вантажів і пасажирів є:

- 1) загальна оцінка виконання плану перевезень і змін в натуральних, вартісних і відносних показниках;
- 2) оцінка змін техніко-експлуатаційних показників і виявлення причин, що впливають на характеристики транспортного процесу;
- 3) дослідження втрат і виявлення резервів росту обсягів перевезень;
- 4) розробка комплексу організаційно-технічних заходів щодо підвищення конкурентоспроможності на ринку автотранспортних послуг, їх кількості та якості.

При аналізі виконання плану перевезень вантажів спочатку необхідно визначити загальні підсумки виконання плану за обсягом перевезень, транспортної роботи і кількості відпрацьованих автомобіле-годин.

Для того, щоб зробити правильний висновок про діяльність автомобільного транспорту, недостатньо встановити ступінь виконання плану перевезень за аналізований період. Потрібно зіставити обсяги перевезень за ряд відповідних періодів, що дасть уявлення про динаміку зазначеного показника. При цьому слід встановити причини, які зумовили ту чи іншу динаміку обсягу перевезень або вантажообігу.

Всі зміни, що відбуваються в організації перевезень, позначаються на значенні техніко-експлуатаційних показників і, в кінцевому підсумку, визначають ефективність функціонування автомобільного транспорту в регіоні в результаті організаційних, технічних, технологічних, економічних, соціальних та інших заходів.

Отже, ефективність функціонування автомобільного транспорту оцінюється системою техніко-експлуатаційних показників, які характеризують кількість і якість виконаної роботи. Техніко-

експлуатаційні показники, що впливають на ефективність функціонування автомобільного транспорту, можна розділити на дві групи [5, с. 92].

До першої групи слід віднести показники, що характеризують ступінь ефективності використання рухомого складу вантажного автомобільного транспорту: коефіцієнти технічної готовності, випуску і використання рухомого складу; коефіцієнти використання вантажопідйомності і пробігу, середня відстань їздки з вантажем і середня відстань перевезення; час простою під навантаженням-розвантаженням; технічна та експлуатаційна швидкості та ін.

Друга група характеризує ефект від результатів роботи рухомого складу: кількість їздок, загальна відстань перевезення і пробіг з вантажем, обсяг перевезень і транспортна робота.

Аналіз техніко-експлуатаційних показників дозволяє виявити внутрішні резерви для покращання роботи АТП. До техніко-експлуатаційних показників роботи вантажних автомобілів належать [6, с. 93]:

1. Середньодобова тривалість перебування автомобіля у наряді

$$\bar{T}_n = \frac{\sum AT_n}{\sum AD_p}, \text{ год.}, \quad (1)$$

де  $\sum AT_n$  – загальна кількість автомобіле-годин у наряді;  $\sum AD_p$  – загальна кількість автомобіле-днів роботи.

2. Коефіцієнт використання часу у наряді, який застосовують для виявлення резервів невикористаного часу

$$k_{en} = \frac{\sum t_{pyx} + \sum t_n + \sum t_p}{\sum AT_n}, \quad (2)$$

де  $\sum t_{pyx}$  – час руху автомобіля, год.;  $t_n$  – час навантаження автомобіля, год.;  $t_p$  – час розвантаження автомобіля, год.

3. Середня дальність їздки, яка характеризує середню величину пробігу автомобіля з вантажем, що припадає на кожну виконану їздку

$$\bar{l}_e = \frac{l_e}{n}, \text{ км}, \quad (3)$$

де  $l_e$  – пробіг автомобіля із вантажем, км;  $n$  – кількість здійснених їздок.

4. Середня відстань перевезення однієї тонни вантажу, яка характеризує середній пробіг вантажу у конкретних умовах експлуатації

$$\bar{l}_m = \frac{P}{Q}, \text{ км}, \quad (4)$$

де  $P$  – вантажооборот, тонно-км;  $Q$  – загальна кількість перевезених тонн вантажу.

5. Швидкість доставки вантажів, що є найважливішим якісним показником роботи автомобільного транспорту, характеризується такими двома показниками:

а) середня технічна швидкість руху автомобіля

$$\bar{v}_m = \frac{L}{t_{pyx}}, \text{ км/год.}, \quad (5)$$

де  $L$  – загальний пробіг, км;  $t_{pyx}$  – час автомобіля у русі, включаючи зупинки біля світлофорів та шлагбаумів, год.

б) середня комерційна (експлуатаційна) швидкість

$$\bar{v}_e = \frac{L}{\sum AT_n}, \text{ км/год.} \quad (6)$$

Комерційна швидкість є узагальнюючим показником, оскільки синтезує вплив головних елементів транспортного процесу (технічної швидкості, часу простою під навантаженням-розвантаженням, середньої відстані перевезення, коефіцієнта використання пробігу) на швидкість доставки вантажів.

6. Час простою під навантаженням-розвантаженням, який залежить від вантажопідйомності автомобіля і його типу, а також організації навантажувально-розвантажувальних робіт і характеризується такими двома показниками:

а) середній час простою під навантаженням-розвантаженням, що припадає на одну їздку

$$\bar{t}_{n-p} = \frac{\sum t_n + \sum t_p}{n}, \text{ год.}; \quad (7)$$

б) середній час простою під навантаженням-розвантаженням на одну тонну вантажу

$$\bar{t}_{n-p(m)} = \frac{\sum t_n + \sum t_p}{Q}, \text{ год.} \quad (8)$$

7. Коефіцієнт використання вантажопідйомності, що характеризує використання номінальної вантажопідйомності автомобілів (причепів). Розрізняють статичний і динамічний коефіцієнти:

а) коефіцієнт статичного використання вантажопідйомності

$$\gamma_{cm} = \frac{\sum Q}{\sum n \cdot q_i}, \quad (9)$$

де  $\bar{q}_i$  – середня вантажопідйомність спискового автомобіля, тонн.

б) коефіцієнт динамічного використання вантажопідйомності

$$\gamma_d = \frac{\sum P}{\sum l_e \cdot q_i}, \quad (10)$$

де  $\sum P$  – фактичний вантажооборот, тонно-км;  $\sum l_e$  – пробіг автомобіля із вантажем, км.

Динамічний коефіцієнт, на відміну від статичного, враховує, при яких їздах (ближніх, дальніх) краще використана вантажопідйомність.

8. Для оцінки використання загального пробігу застосовують відносний показник – коефіцієнт використання пробігу

$$\beta = \frac{\sum l_e}{\sum L}, \quad (11)$$

де  $L$  – загальний пробіг, км.

Даний показник дозволяє встановити співвідношення виробничих пробігів автомобілів із невиробничими (порожніми, нульовими).

9. Середньодобовий пробіг автомобіля визначається за формулою

$$\bar{l}_o = \frac{L}{\sum AD_p}, \text{ км,} \quad (12)$$

де  $\sum AD_p$  – загальна кількість автомобіле-днів роботи.

10. Показники продуктивності автомобілів, які вимірюються у тонно-кілометрах на одну тону вантажопідйомності автомобіля за одиницю часу: 1 автомобіле-тонно-годину наряда, 1 автомобіле-день роботи, 1 спискову автомобіле-тону.

а) продуктивність на одну автомобіле-тонно-годину наряда

$$W_{m.zod} = \sum P / \sum ATG_n, \quad (13)$$

де  $\sum ATG_n$  – загальна кількість автомобіле-тонно-годин наряда.

б) продуктивність на один автомобіле-тонно-день роботи

$$W_{m.o} = \sum P / \sum ATD_p, \quad (14)$$

де  $\sum ATD_p$  – сума автомобіле-тонно-днів роботи.

в) продуктивність на одну спискову автомобіле-тону

$$W_{a.m} = \sum P / \sum m_a, \quad (15)$$

де  $\sum m_a$  – загальна кількість спискових автомобіле-тонн.

Особливість і рівень впливу техніко-експлуатаційних показників на ефективність функціонування автомобільного вантажного транспорту проводиться способом ланцюгових підстановок у вигляді, котрий дозволяє зробити практичні розрахунки.

Аналіз перевезень пасажирів за методикою мало чим відрізняється від вантажних перевезень. Послідовність етапів аналізу перевезень пасажирів рейсовими автобусами здійснюється в наступній послідовності:

1) проводять порівняння загальних базисних підсумків і звітних даних про кількість перевезених пасажирів і пасажирообороту, оцінюють вплив виконання завдання на окремих маршрутах на загальні результати роботи;

2) визначають рівень дотримання маршрутного розкладу і виконання запланованих рейсів;

3) оцінюють рівні показників, що характеризують ефективність функціонування транспорту, а потім визначають ступінь їх впливу на транспортну роботу.

Для характеристики умов виконання автобусних перевезень обчислюють такі техніко-експлуатаційні показники роботи рухомого складу [6, с. 95]:

1. Середньодобова тривалість перебування автобуса у наряді ( $\bar{T}_n$ ).

2. Середньодобовий пробіг автобуса ( $\bar{l}_d$ ).

Перші два показника обчислюються так само, як і для вантажних автомобілів.

3. Середня швидкість сполучення

$$\bar{v}_c = \Sigma l_k / \Sigma AT_p, \quad (16)$$

де  $\Sigma l_k$  – корисний пробіг, км;  $\Sigma AT_p$  – загальна кількість автомобіле-годин у русі.

4. Коефіцієнт корисного пробігу

$$\beta = \frac{\Sigma l_k}{\Sigma L}, \quad (17)$$

де  $L$  – загальний пробіг, км.

5. Коефіцієнт використання пасажиромісткості (коефіцієнт наповнення) визначають за формулою

$$\gamma_n = \frac{\Sigma Q_{nac}}{\Sigma Q_{nac.n}} = \frac{\Sigma Q_{nac}}{(\Sigma l_k) \cdot q_{nac}}, \quad (18)$$

де  $Q_{nac}$  – фактичний пасажирооборот у пасажиро-кілометрах;  $Q_{nac.n}$  – пасажирооборот при повному використанні місткості рухомого складу. Він визначається множенням середньої місткості спискового автомобіля ( $\bar{q}_{nac}$ ) на корисний пробіг ( $l_k$ ).

6. Показники продуктивності автобусів вимірюють у пасажиро-кілометрах на: одну автомобіле-місце-годину наряда, один автомобіле-місце-день роботи, одне спискове автомобіле-місце.

7. Найважливішим якісним показником роботи автобусних підприємств є регулярність руху. Визначають відсоток регулярності руху – співвідношення кількості рейсів без порушення розкладу до загальної кількості рейсів.

Вплив техніко-експлуатаційних показників на оцінку ефективності функціонування пасажирського транспорту, як і при вантажних перевезеннях, визначають за допомогою ланцюгових підстановок.

Для автомобілів-таксі основним показником, що впливає на ефективність їх використання, є коефіцієнт використання пробігу, що сприяє збільшенню пробігу і доходів. Він залежить від попиту населення на цей вид перевезень, раціонального розміщення стоянок автомобілів-таксі і більшості розглянутих техніко-експлуатаційних показників [6, с. 97].

Первинним документом з обліку таксомоторних перевезень є подорожній лист автомобіля-таксі. Для таксі його заповнюють аналогічно як для вантажного автомобіля та автобуса.

Абсолютні показники, отримані на основі зведення даних подорожніх листів, використовують для визначення техніко-експлуатаційних показників, які характеризують умови виконання таксомоторних перевезень. До них належать:

1. Середньодобова тривалість перебування автомобіля-таксі у наряді ( $\bar{T}_n$ ).

2. Середньодобовий пробіг таксі ( $\bar{l}_d$ ).

3. Середня комерційна швидкість ( $\bar{v}_e$ ).

Названі вище показники обчислюють так само, як і для вантажних автомобілів та автобусів.

4. Коефіцієнт платного пробігу, що характеризує частку платного пробігу від загальної величини пробігу автомобілів-таксі

$$\beta = \frac{\Sigma l_n}{\Sigma L}, \quad (19)$$

де  $\Sigma l_n$  – оплачений пробіг за звітний період, км;  $L$  – загальний пробіг, км.

5. Прибуток (виручка) на: одну автомобіле-годину роботи ( $\Pi_{1ae}$ ), один списковий автомобіль ( $\Pi_A$ ).

а) продуктивність на одну автомобіле-годину наряда

$$\Pi_{1ae} = \Sigma \Pi / \Sigma AT_n, \quad (20)$$

де  $\Sigma \Pi$  – загальна сума прибутку (виручки за звітний період).

б) продуктивність на один автомобіле-день роботи

$$\Pi_{1ad} = \Sigma \Pi / \Sigma AD_p, \quad (21)$$

де  $\Sigma AD_p$  – загальна кількість автомобіле-днів роботи за звітний період.

в) продуктивність на один списковий автомобіль

$$P_A = \Sigma\Pi / \Sigma A, \quad (22)$$

де  $\Sigma A$  – середньоспикова кількість автомобілів-таксі у звітному періоді.

Необхідною умовою ефективного функціонування автомобільного транспорту в ринкових умовах є висока конкурентоспроможність автотранспортного підприємства.

Конкурентоспроможність транспортних послуг визначається, в основному, двома факторами – рівнем собівартості послуг і рівнем їх якості. Зниження собівартості та підвищення якості перевезень конкретних вантажів і пасажирів – найважливіші напрямки підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг.

Зниження собівартості перевезень може бути досягнуто за рахунок економії палива, запасних частин, шин, а також за рахунок підвищення ефективності функціонування автомобільного транспорту в регіоні.

Підвищення якості перевезень вантажів передбачає здійснення доставки точно у встановлені терміни при високій збереженості кількості і якості вантажів, що перевозяться. На перевезеннях пасажирів якість послуг визначається виконанням їх відповідно до розкладу руху та рівнем комфортності (зручності), які перевізник може надавати пасажирам.

Зміна собівартості перевезень залежить від двох груп факторів: I група – зумовили звітне значення загальної суми витрат, II група – визначили звітний обсяг перевезення (тонно-кілометрів, пасажиро-кілометрів, платні кілометри пробігу).

Вплив їх на собівартість обумовлюється різними причинами. Наприклад, зросла середньооблікова кількість автомобілів великої вантажопідйомності, що сприяло зміні структури автомобільного парку. Наслідком цього стало збільшення сум амортизаційних відрахувань, витрат на паливо, технічне обслуговування тощо. Однак погіршилось використання автомобілів на лінії за часом, зросли простой в очікуванні навантаження і розвантаження. І те, і інше сприяло зміні собівартості, але між собою ці причини не пов'язані.

При аналізі впливу техніко-експлуатаційних показників на собівартість перевезення виходять з того, що за ступенем впливу вони поділяються на дві групи.

До першої групи належать вантажопідйомність (місткість) рухомого складу, коефіцієнт використання вантажопідйомності і коефіцієнт використання пробігу.

Із збільшенням показників цієї групи підвищується ефективність функціонування автомобільного транспорту без підвищення величини пробігу. Вплив цієї групи показників на собівартість є ефективним, оскільки знижуються змінні і постійні витрати, що припадають на 10 ткм. При цьому сума змінних витрат змінюється несуттєво, тобто підвищення ефективності функціонування автомобільного транспорту випереджає зростання витрат.

Показники другої групи – коефіцієнт випуску автомобілів на лінію, тривалість роботи в наряді, технічна швидкість тощо – підвищують ефективність функціонування рухомого складу при значному збільшенні пробігу. З ростом пробігу підвищуються змінні витрати, що залежать від руху (паливно-мастильні матеріали, запасні частини, шини). Таким чином, ця група показників впливає на собівартість тільки через загальногосподарські витрати.

Правильний глибокий аналіз собівартості перевезень має надзвичайно важливе значення для виявлення внутрішніх невикористаних резервів, спрямованих на підвищення ефективності функціонування автомобільного транспорту.

Прибуток являє собою важливий узагальнюючий показник діяльності автомобільного транспорту. Балансовий прибуток складається з прибутку від перевезень, виконання транспортно-експедиційних операцій, вантажно-розвантажувальних робіт та інших видів діяльності.

Одним з найважливіших економічних показників, що характеризують ефективність функціонування автомобільного транспорту, є рентабельність. Показники рентабельності розраховуються відношенням ефекту (прибутку) до готівкових або використовуваних ресурсів (капітал, витрати та ін.).

Розрізняють рентабельність: продажів (розподіл прибутку на отриману виручку), рентабельність виробництва (відношення прибутку до витрат на виробництво), рентабельність інвестицій (розподіл прибутку на суму інвестицій), рентабельність капіталу (відношення прибутку до вартості капіталу). Необхідно зазначити, що показник рентабельності є складним, що враховує дію багатьох чинників.

Результати аналізу рентабельності повинні бути спрямовані на підвищення ефективності функціонування автомобільного транспорту за часом і продуктивністю.

**Висновки.** Проведене дослідження дозволило визначити основні підходи до оцінювання ефективності роботи автотранспортного підприємства в ринкових умовах. Подальші дослідження

проблематики будуть спрямовані на підвищення ефективності та створення умов для інноваційного розвитку транспортного забезпечення галузей національної економіки України.

1. Корецька С.О., Якимчук А.Ю. Економіка автомобільного транспорту: Навч. посібник. – Рівне: НУВГП, 2012. – 309 с.
2. Кулаєв Ю.Ф., Щелкунов В.И. Экономика гражданской авиации Украины: Монография. 2-е издание, дополненное и переработанное. – К.: «Фенікс», 2010. – 736 с.
3. Кучерук Г.Ю. Економічні методи управління якістю транспортних послуг: [Електронний ресурс] / Г.Ю. Кучерук // Ефективна економіка. – 2012. – № 7. – Режим доступу: <http://www/economy.nayka.com.ua>
4. Криворучко О.М. Системне оцінювання якості транспортних послуг // Стандартизація. Сертифікація. Якість. – 2011. – № 2(69). – С. 46-51.
5. Корецька С.О., Познаховський В.А. Аналіз виробничо-економічної діяльності автотранспортного підприємства: Навч. посібник. – Рівне: НУВГП, 2013. – 158 с.
6. Познаховський В.А., Кірічок О.Г. Транспортна статистика: Навч. посібник. – Рівне: НУВГП, 2016. – 198 с.

## REFERENCES

1. Koretskaya S., Yakymchuk A. (2012). The economy of road transport [Ekonomika avtomobilnogo transportu]: Textbook. – Rivne, NUWEE, 309 p.
2. Kulayev Y, Schelkunov V. (2010). Economy of Civil Aviation of Ukraine [Ekonomika grazhdanskoj aviatsii Ukrayiny]: Monograph. 2 nd edition, supplemented and revised. – Kyiv, Feniks Publ., 736 p.
3. Kucheruk G. Economic methods of quality management of transport services [Ekonomichni metody upravlinia yakistiu transportnyh poslug [electronic resource] / GU // Kucheruk efficient economy. – 2012. – № 7. – Access: <http://www/economy.nayka.com.ua>
4. Kryvoruchko O. Systematic evaluation of quality of transport service [Systemne otsiniuvania yakosti transportnyh poslug] // Standardization. Certification. Quality. – 2011. – № 2(69). – P. 46-51.
5. Koretskaya S., Poznahovskyy V. (2013). Analysis of production and economic activity of the motor company [Analiz vyrobnycho-ekonomichnoyi diyalnosti avtotransportnogo pidpryyemstva]: Training manual. – Rivne, NUWEE, 158 p.
6. Poznahovskyy V., Kirichok O. (2016). Transport statistics [Transportna statystyka]: Training manual. – Rivne, NUWEE, 198 p.

**Познаховський В.А., Кірічок А.Г. Оцінка ефективності функціонування автомобільного транспорту.**

В статті розглянуто обґрунтування критеріїв і показателів оцінки ефективності роботи автомобільного транспорту. Проаналізовані техніко-економічні показателі, які впливають на ефективність використання подвижного складу.

**Ключевые слова:** якість автомобільних перевезень, конкурентність автотранспортних послуг, продуктивність подвижного складу, техніко-економічні показателі, рентабельність, ефективність автотранспорту.

**V. Poznahovskiy, O. Kirichok. Evaluation of road transport service.**

The requirements of transport processes mathematical models are presented in the article. The specific and structure of passenger traffic mathematical models are considered. The ways of optimization techniques and basic passenger traffic is proposed.

**Keywords:** quality road transport competition transport services, the performance of the rolling stock, technical and economic performance, profitability, efficiency vehicles.

**АВТОРИ:**

**ПОЗНАХОВСЬКИЙ Віктор Анатолійович**, кандидат економічних наук, доцент кафедри транспортних технологій і технічного сервісу, Національний університет водного господарства та природокористування, e-mail: [vik-1992@mail.ru](mailto:vik-1992@mail.ru)

**КІРІЧОК Олександр Георгійович**, кандидат технічних наук, доцент кафедри транспортних технологій і технічного сервісу, Національний університет водного господарства та природокористування, e-mail: [kirichokolexandr@gmail.com](mailto:kirichokolexandr@gmail.com)

**АВТОРЫ:**

**ПОЗНАХОВСКИЙ Виктор Анатоліевич**, кандидат економічних наук, доцент кафедри транспортних технологій і технічного сервісу, Національний університет водного господарства та природокористування, e-mail: [vik-1992@mail.ru](mailto:vik-1992@mail.ru)

**КИРИЧОК Александр Георгиевич**, кандидат технічних наук, доцент кафедри транспортних технологій і технічного сервісу, Національний університет водного господарства та природокористування, e-mail: [kirichokolexandr@gmail.com](mailto:kirichokolexandr@gmail.com)

**AUTHORS:**

*Victor POZNAHOVSKYY*, PhD in Economics, Assoc. Professor of Transport Technology and Service Department, National University of Water and Environmental Engineering,, e-mail: [vik-1992@mail.ru](mailto:vik-1992@mail.ru)

*Oleksandr KIRICHOK*, PhD in Engineering, Assoc. Professor of Transport Technology and Service Department, National University of Water and Environmental Engineering, e-mail: [kirichokolexandr@gmail.com](mailto:kirichokolexandr@gmail.com)

Стаття надійшла в редакцію

30.04.2017 р.