

справою кожного суспільства (країни або регіону) і не можуть розвиватись окремо від іншого світу. Тому, ідея інноваційного перетворення певного людського співтовариства окремо від іншого світу сприятливих результатів не дасть. Отже, із цим твердженням не можна не погодитись. Проте, слід зазначити, що така структура не обов'язково має бути статичною – раз і назавжди заданою, вона може розвиватись й трансформуватись. Тому питання розвитку та зміни відповідної системи поділу праці є актуальними особливо для країн третьої групи, до яких, на жаль, можна віднести і Україну, у плані можливостей зміни позиції країни відповідно до інноваційного поділу праці.

Література

1. Шумпетер Й. Теория экономического развития / Й. Шумпетер. – М. : Прогресс, 1982. – 470 с.
2. Колганов А.И. Экономическая компаративистика: Сравнительный анализ экономических систем: Учебник / А.И. Колганов, А.В. Бузгалин. – М. : ИНФРА-М, 2009. – 744 с.
3. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент / Р.А. Фатхутдинов. – М. : Бизнес-школа «Интел-Синтез», 2010. – 624 с.
4. Миронова В.С. Повышение инновационной активности предприятий на основе углубления разделения инновационного труда / В.С. Миронова, Г.Е. Ершова // Российское предпринимательство. – 2007. – № 9. – Вып. 2 (98). – С. 9-13.
5. Экономические системы: кибернетическая природа развития, рыночные методы управления, координация хозяйственной деятельности корпораций / Видяпин В.И., Журавлёва Г.П., Петраков Н.Я. и др.; Пер. с общ. ред. Н.Я. Петракова. – М. : ИНФРА-М, 2008. – 610 с.
6. Чухно А.А. Постіндустріальна економіка: теорія, практика та їх значення для України / А.А. Чухно. – К. : Логос, 2003. – 480 с.
7. Всемирная история модернизации [Электронный ресурс] // Специальный выпуск журнала «Эксперт». – 28 декабря-04 января 2010. – № 1 (687). – Режим доступа: http://expert.ru/expert/2010/01/modernizaciya_v_predlagaemuh_obstoyatelstvah/
8. Алексеев І.Б., Колісник М.К. Гроші та кредит: Навчальний посібник / І.Б. Алексеев, М.К. Колісник. – К.: Знання, 2009. – 253 с.
9. Щодо поняття "роялті". Лист Міністерства юстиції України. Витяг від 05.05.2011 № 289-0-2-11-81. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0289323-11/>

УДК 339.138

Галабурда В.Г.,
д.э.н., профессор
Московский государственный университет
путей сообщения (МИИТ)

СОВРЕМЕННЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОЦЕНКИ ТРАНСПОРТА

Постановка проблемы. Изменение экономической среды и использование рыночных механизмов хозяйствования на пространстве СНГ вызывает потребность в научно-теоретическом и практическом обосновании новых подходов и переосмыслении ранее действующих методов экономической оценки работы транспорта. Это касается, прежде всего, системы ценообразования и внедрения маркетинговых подходов в управлении транспортным комплексом. Подвергается сомнению существовавшая у нас ранее система оптимизации материальных потоков и рационализации перевозок по критериям *min* транспортных затрат или тонно-км. Хотя и сохраняется цель снижения доли транспортной составляющей в конечной цене товаров, однако проводимые реформы по разделению подвижного состава и инфраструктуры и другие решения по раздроблению системы управления и приватизации на транспорте привели к обратным результатам.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросам развития различных видов транспорта, оценке транспортных ресурсов и их эффективности уделяли внимание такие ученые как: Абрамов В.П., Витте С.Ю., Морозова И.А., Лапидус Б.М. Задворный Ю.В. и многие другие. Однако вопрос повышения эффективности транспортных ресурсов уделялось недостаточно внимания.

Постановка задания. Цель статьи – обосновать возможности повышения эффективности транспортных ресурсов.

Изложение основного материала исследования. За последние годы эффективность транспортных ресурсов существенно снизилась, возникли проблемы с транспортным обслуживанием населения и некоторых отраслей экономики. Одной из причин этого является недостаточное научно-экономическое обоснование проводимых структурных реформ. Острым вопросом в России в настоящее время также является проблема недостатка ресурсов для развития инфраструктуры железных и автомобильных дорог. При этом главное – где взять деньги на соответствующее развитие. Автодороги строятся, как известно, за счет госбюджетов (центрального и муниципальных). Строительство и реконструкция железных дорог формально должно идти за счет бюджета ведомства. Однако, при уровне рентабельности РЖД 1-2% выделить необходимые средства невозможно. Предложенное введение инфраструктурной составляющей 7% в грузовой тариф Правительство РФ не поддержало, опасаясь роста инфляции.

В этой связи целесообразно вернуться к анализу новых и ранее разработанных учеными транспорта подходам к оценке эффективности транспорта в экономике страны. Во-первых, транспорт является инфраструктурной отраслью, затраты на которую в части грузовых перевозок должны быть оптимальны, т.е. чем меньше, тем лучше (при достаточном и качественном транспортном обслуживании). Целью же транспортных компаний является (в условиях рынка) шаг прибыли, т.е. чем больше везем, тем лучше. Решения этого известного противоречия должно решаться с учетом антимонопольного законодательства и оптимизации материальных потоков на основе межотраслевых и материальных балансов, а также развития стратегического и текущего планирования на транспорте.

Проведенные нами и другими авторами [1; 2] исследования показали, что часто недооценивается так называемый внетранспортный эффект грузовладельцев от использования транспорта за счет экономии оборотных средств, получаемой при ускорении доставки грузов, повышения доходов за счет наличия и развития транспорта от освоения природных ресурсов и роста цен на недвижимость, получения социального эффекта от улучшения работы транспорта.

Общая величина внетранспортного эффекта определяется по формуле:

$$ДЭ_{\text{внт}} = ДМ_{\text{об}} + ДЭ_{\text{уоп}} + ДЭ_{\text{зап}} + ДЭ_{\text{пот}} + АП_{\text{вд}} + ДЭ_{\text{соц}}, \text{ (руб.)}, \quad (1)$$

где: $ДМ_{\text{об}}$ – экономия оборотных средств предприятия от ускорения доставки;

$ДЭ_{\text{уоп}}$ – экономия текущих затрат предприятий от освоения природных ресурсов и ускорения оборота капитала;

$ДЭ_{\text{зап}}$ – экономия расходов за счет сокращения сроков запасов материальных ресурсов;

$ДЭ_{\text{пот}}$ – экономия расходов, связанных с сокращением потерь грузов при использовании контейнеров и специализированного подвижного состава;

$АП_{\text{вд}}$ – прирост прибыли собственников недвижимости при развитии транспортной инфраструктуры;

$ДЭ_{\text{соц}}$ – социальный эффект от улучшения транспортного обслуживания пассажиров транспорта в экономике страны.

По нашим расчетам, внетранспортный эффект у пользователей транспорта в 4-5 раз превышает эффект транспорта от роста грузооборота. Очевидно, что при обосновании инфраструктурных проектов и стратегическом планировании развития транспорта необходимо обязательно учитывать внетранспортные эффекты, позволяющие сократить сроки окупаемости таких затрат. Кроме того, следует подумать о возможности отражения этого эффекта транспорта в валовом внутреннем продукте. Учет внетранспортного эффекта в определенной мере может дополнить принцип расчета ценности транспортных услуг при формировании тарифной политики.

Как известно, С.Ю. Витте была выдвинута идея формирования грузовых тарифов по принципу «платежеспособности», т.е. в зависимости от цены перевозимого груза [3]. При переходе на маркетинговые принципы в тарифной политике проф. Абрамовым А.П. [4] была предложена формула определения ценности транспортной услуги железной дороги за счет разности цены перевозимого груза в пункте назначения и отправления. Тогда величина тарифа или стоимости конкретной транспортной услуги ($T_{\text{т}}$) должна удовлетворять неравенству

$$T_{\text{т}} < (Ц_{\text{н}} - Ц_{\text{о}}) - З_{\text{доп}} \quad (2)$$

где $Ц_{\text{н}}$ и $Ц_{\text{о}}$ – цена груза в пунктах назначения и отправления соответственно;

$З_{\text{доп}}$ – дополнительные затраты грузовладельца, связанные с погрузкой-выгрузкой, хранением, тарой и т.п.).

Если это неравенство не выполняется, то грузовладельцу невыгодно везти товар для продажи i -тым видом транспорта и он выбирает другое решение. При сравнении с другим видом транспорта верхний уровень железнодорожного тарифа следует определять исходя из неравенства:

$$(T_{\text{жд}} + Z_{\text{жд}}^{\text{доп}}) < (T_{\text{др}} + Z_{\text{др}}^{\text{доп}}) < (C_{\text{н}} - C_{\text{о}}), \quad (3)$$

где: $T_{\text{жд}}$ – плата за перевозку груза железнодорожным видом транспорта;
 $Z_{\text{жд}}^{\text{доп}}$ – дополнительные затраты грузовладельца при перевозке железнодорожным видом транспорта;
 $T_{\text{др}}$ – плата за перевозку груза конкурирующим видом транспорта;
 $Z_{\text{др}}^{\text{доп}}$ – дополнительные затраты грузовладельца при перевозке другим видом транспорта.

Таким образом, возникают ограничения дохода транспорта сверху – по конкуренции, и снизу – по уровню транспортных затрат. Такой подход в маркетинговом ценообразовании соответствует принципам формирования лимитных цен.

Правда, в реальной жизни грузовые тарифы на железнодорожном транспорте формируются, в основном, по затратному принципу, т.е. по себестоимости перевозок грузов плюс прибыль. Однако, этот тариф «сверху» регулируется государством, исходя из макроэкономической ситуации в стране и с учетом обеспечения безубыточности транспорта.

Идею учета ценности транспортных услуг в современных условиях развивают профессора Липидус Б.М. и Мачерет Д.А. [5] путем установления нормы добавленной стоимости товара (АТ) в результате его перемещения. Величина стоимости (тарифа) товара в этом случае определяется по формуле:

$$AT = a l q, \quad (4)$$

где: a – норма стоимости товара, зависящая от разности цен товара в пункте назначения и отправления;

l – дальность перевозки груза, км;

q – объем перевозки груза, т.

При этом предлагается установление нормы добавленной стоимости (a) в виде постоянного коэффициента, характеризующего темп увеличения цены товара по мере удаления его от пункта производства, т.е. как безразмерная величина. Это означает, что АТ по-существу будет отражать скорректированные (приведенные) тонно-км. Эти показатели, рассчитанные по предлагаемой системе тарифов, могут быть основой расчета вклада железных дорог в ВВП страны, который значительно превышает доход, установленный по действующим расчётам.

Вместе с тем, полагаем, что, поскольку цена товара в месте его реализации является величиной, существенно зависящей от конъюнктуры местного рынка, то доля влияния транспорта в средних условиях составляет примерно 18-20%, а остальные 80% изменения цены – это влияние складывающейся конъюнктуры и других факторов. В то же время, авторы предлагают считать продукцией транспорта тот природо доход клиента, который обеспечил транспорт за счет перемещения его товара в место продажи.

Однако, по-нашему мнению, более реальной «продукцией» транспорта является перевозка, которая определяется как количество тонн груза перемещенных на определенное расстояние, т.е. тонно-километры (а не тонны, как считают некоторые специалисты). При этом перевозка является измерителем транспортной услуги, которая может быть оптимальна и высококачественна, либо нерациональна и некачественна [6].

Целевой задачей транспорта является наиболее полное удовлетворение потребности страны в перевозках грузов и пассажиров при оптимальном уровне транспортных затрат в конечной стоимости товаров и услуг. В этой связи полагаем, что при конкурентном выборе вида транспорта в реальных условиях логически лучше использовать более стабильные, чем конъюнктурные тарифы, фактические затраты транспорта, выраженные в расширенной формуле сопоставимых приведенных затрат ($C_{\text{пр}}$).

$$C_{\text{пр}} = \mathcal{E}_{\text{тек}} + E_{\text{н}} (K_{\text{т}} - \mathcal{E}_{\text{внт}}) \mathcal{E}_{\text{доп}}, \quad (5)$$

где: $\mathcal{E}_{\text{тек}}$ – сопоставимые текущие эксплуатационные расходы;

$K_{\text{т}}$ – соответствующие капитальные вложения в развитие транспорта;

$\mathcal{E}_{\text{внт}}$ – внетранспортный эффект грузовладельцев от ускорения оборота их ресурсов и улучшения качества транспортного обслуживания;

$E_{\text{н}}$ – нормативный коэффициент эффективности единовременных затрат, зависящий от сроков их окупаемости;

$\mathcal{E}_{\text{доп}}$ – дополнительные затраты грузовладельцев на подвоз-вывоз груза, % погрузочно-разгрузочные работы, хранение, тару и другие работы, которые не входят в основной транспортный тариф.

Победителем на транспортном рынке будет тот вид транспорта, который обеспечит минимальный или меньший уровень реальных сопоставимых приведенных (эксплуатационно-строительных и сопутствующих) затрат [7]. Под сопоставимостью следует понимать необходимость одинакового учета всех статей расходов на сравниваемых видах транспорта. Так, к текущим затратам

и капиталовложениям на автомобильном транспорте необходимо добавлять расходы на содержание и развитие автодорожной инфраструктуры. На железнодорожном транспорте эти затраты полностью учитываются в итоговых расходах и составляют около 28% всех затрат.

В совокупных приведенных затратах следует также учитывать не только сопутствующие внетранспортные эффекты и экономию стоимости оборотных средств, но и другие эффекты, которые получают пользователи транспортом за счет улучшения качества их транспортного обслуживания. Целесообразно также учитывать рост прибыли собственников недвижимости (земли, зданий и т.п.) в зависимости от развития транспорта в определенном регионе. Известно, что еще на стадии проектирования скоростной магистрали Санкт-Петербург–Москва стоимость земли в прилегающих к трассе районах выросла в 3-4 раза. Эти и другие внетранспортные эффекты весьма значительны, как и единовременные, так и с длительным сроком использования, поэтому они должны быть пролонгированы через нормативный коэффициент приведения к текущему периоду. Следует также отметить, что внетранспортные эффекты могут существенно различаться по видам транспорта в связи с разными показателями сроков доставки, массовости перевозки, регулярностью, доступностью, безопасностью и качества обслуживания клиентов [8].

Важным самостоятельным критерием выбора вида транспорта пользователем может быть качество транспортного обслуживания, включая скорость и сроки доставки, комплексность, полнота, доступность, культура обслуживания, безопасность и сохранность груза. Подробно эти показатели и методы их определения представлены в нашей работе по транспортному маркетингу.

Выводы из данного исследования. Таким образом, в текущих условиях сравнение и оценка видов транспорта должна проводиться по реальным тарифным и иным расходам клиентуры, связанных с перевозкой. При этом сравнение по ценности транспортных услуг практически будет аналогично разнице транспортных затрат грузовладельцев, т.е. по тарифам, т.к. прирост цены товара в месте продажи не значительно зависит от способа доставки (за исключением скоропортящейся продукции). Во всяком случае должно соблюдаться главное – выбор вида транспорта должен делать его пользователь, а не транспортное ведомство.

При перспективных стратегических разработках развития транспортной инфраструктуры более правильным следует считать сравнение по совокупным расширенным приведенным затратам, обеспечивая сопоставимость издержек по элементам расходов, в т.ч. в дорожную составляющую и другую инфраструктуру, а также сопутствующие внетранспортные эффекты.

В ряде случаев клиентуре наиболее важным при организации перевозок является критерий качества и безопасности транспортного обслуживания. Для этих целей существует набор конкретных показателей качества к которым может быть добавлены таможенные и другие специфические затраты при международных перевозках, формировании логистических схем по транспортным коридорам и др.

Литература

1. Белов И.В. Экономическая теория транспорта в СССР / И.В. Белов, В.А. Персианов. – М. : Транспорт, 1993. – 415 с.
2. Абрамов А.П. Внетранспортный эффект работы железных дорог / А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда // Железнодорожный транспорт. – 2002. – № 3. – С. 41-46.
3. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов / С.Ю. Витте. – Киев, 1983. – 342 с.
4. Абрамов А.П. Ценовая стратегия в системе маркетинга / А.П. Абрамов // Железнодорожный транспорт. – 1998. – № 7. – С. 25-31.
5. Лapidус Б.М. Макроэкономический эффект работы железных дорог / Б.М. Лapidус, Д.А. Мачерет // Экономика железных дорог. – 2011. – № 1. – С. 12-17.
6. Транспортный маркетинг : учебник для вузов / под редакцией В.Г. Галабурды, 2-е изд. – М. : УМЦ РЖД, 2011. – 452 с.
7. Аксенов И.М. Маркетинг на объектах транспорта : монография / И.М. Аксенов. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2006. – 334 с.
8. Ефимова Е.Г. Транспорт в мировом хозяйстве / Е.Г. Ефимова. – М. : Анкил, 2007. – 352 с.