

УДК 332.14

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ ТРАНСПОРТА: ПРОБЛЕМА РАЗВИТИЯ МЕТОДОЛОГИИ

© 2014 г. Н. А. Кухарев

*Южно-Российский государственный политехнический университет
(Новочеркасский политехнический институт)*

В статье рассматриваются некоторые проблемы развития методологии экономической теории транспорта, в частности, проблемы сбалансированного развития транспортных средств и соответствующей инфраструктуры, взаимосвязь экономической эффективности транспортных систем и их производительности.

Ключевые слова: *методология; сравнительный анализ; производительность; грузоподъемность.*

In the article author presents a review of the problems that exist during the development of the economic methodology of the transportation, such as the problem of keeping the development of vehicles and infrastructure balanced, the interrelations between the economic effectiveness of transport systems and their efficiency.

Key words: *methodology; comparative analysis; efficiency; capacity.*

Под термином «методология» обычно понимают систему наиболее общих принципов, положений и методов, составляющих основу той или иной науки [1], поэтому рассмотрение существа вопроса начнем с истоков.

Проблема повышения эффективности транспортировки (пассажиров, грузов), а соответственно и управления, анализа данного процесса, несмотря на существенное различие терминологии, была актуальна с древнейших времен.

Истоки формулирования проблемы можно найти в законе убывающей отдачи Томаса Мальтуса (1766–1834). Мальтус полагал, что относительно постоянное количество обрабатываемой земли в мире будет неспособно обеспечить в достаточном количестве продовольствием население по мере его роста, несмотря на увеличение числа занятых в сельском хозяйстве. Он предполагал, что когда средняя производительность труда снизится и одновременно, увеличится численность населения, наступит массовый голод. К сча-

стью, Мальтус ошибался, но он был прав относительно убывающих доходов.

В развитие данной точки зрения классическая модель Солоу [2] исходит из убывающей производительности капитала, постоянной отдачи от масштаба, неизменной нормы выбытия (амортизации) и отсутствия инвестиционных лагов. Взаимозаменяемость факторов производства объясняется не только технологическими условиями, но и предпосылкой о несовершенной конкуренции на рынках ресурсов. Кроме того, в модели Солоу используется производственная функция Кобба — Дугласа, имеющая довольно абстрактный характер.

Модель Солоу определяет устойчивое равновесие в долгосрочном периоде на основе технического прогресса как единственной основы устойчивого роста благосостояния.

Ключевым фактором, упущенным Мальтусом, было изменение производительности труда. При транспортировке синонимом производительности становится грузоподъем-

ность, но всегда ли это так? На протяжении всего XX века технологические новинки существенно меняли сельскохозяйственное и промышленное производство, росло значение интеллектуальной составляющей производственной деятельности.

Долгие годы считалось, что увеличение грузоподъемности — основа повышения эффективности использования транспорта, от автомобильного до супертанкеров, водоизмещением в сотни тысяч тонн, поскольку при этом увеличивается производительность и снижается себестоимость перевозок. Для иллюстрации существа проблемы рассмотрим основные этапы развития автомобильной промышленности в России.

До революции в России предприятием, выпускавшим автомобили, был Русско-Балтийский вагоностроительный завод (г. Рига), причем автомобили собирали из импортных комплектующих.

Первый этап (1924–1930 гг.) характеризовался мелкосерийным производством автомобилей АМО-Ф-15 грузоподъемностью 1,5 т.

На втором этапе (1931–1946 гг.) главное внимание уделялось созданию материальной базы для массового производства автомобилей. Качественная характеристика автомобилей характеризовалась требованиями военного времени, а именно: простота производства и обслуживания, надежность, но минимум комфорта.

На третьем этапе (1947–1966 гг.) были разработаны и выпущены автомобили новых конструкций ГАЗ-63, ЗИС-150, «Москвич-407», М-21 «Волга». Расширяется спектр выпускаемых легковых автомобилей от скромного ЗАЗ-965 «Запорожец» до автомобилей повышенной проходимости УАЗ-450. Следует отметить, что именно в это время происходит специализация заводов. Например, Ярославский автомобильный завод превращен в моторный завод (ЯМЗ) по выпуску дизелей, а производство грузовых автомобилей большой грузоподъемности передано новому Кременчугскому заводу.

Четвертый этап (1966–1980 гг.) характерен реконструкцией и техническим перевооружением действующих заводов (ГАЗ, ЗИЛ, АЗЛК, МАЗ и др.) и строительством новых автомобильных заводов (Ижевский и Волж-

ский (АвтоВАЗ), КамАЗ). В 1976 г. Камским заводом был выпущен первый, по сути, революционный КамАЗ-5320.

Пятый этап (1980–1991 гг.) характеризовался отсутствием новаций в промышленности, в основном проходила модернизация ранее выпускаемых моделей, что, по сути, отражало общую экономическую ситуацию в стране.

Шестой этап (с 1991 г. по наше время) характеризовался массовым поступлением импортных автомобилей на рынок России, впоследствии частично замененным сборкой из импортных комплектующих и увеличением доли локализации производства.

Однозначно выявить основные тенденции развития транспорта проблематично. Тем не менее, анализируя историю развития автомобильного транспорта в России, как, впрочем, и железнодорожного и водного, необходимо отметить, что в основе промышленной политики Советского периода была четкая директивная регламентация, отвечающая соответствующему периоду времени. В условиях рынка ситуация качественно изменилась, поскольку получив относительную свободу производственной деятельности основной мотивацией производителя стала максимизация прибыли. Указанные цели достигались различными путями, но доминирующей тенденцией было, безусловно, повышение мощности транспортных средств, причем эта тенденция захватила и легковой транспорт, т. е. при сохранении грузоподъемности мощность двигателей транспортных средств все равно постоянно возрастала.

Для гармоничного, сбалансированного развития государства необходим баланс направлений развития.

Установлено [3], что в экономике РФ наиболее сбалансированные изменения произошли в 2000 г. (коэффициенты Спирмена и Кендалла значительно выше 0,5), достаточно удачными и эффективными они могут признаны также в 2002 г. (указанные коэффициенты около 0,5), а также близка к этому оценка изменений, произошедших в 2005 г. (коэффициент Спирмена около 0,5), см. табл. 1.

Поскольку региональный транспортный комплекс — часть экономики региона, его развитие осуществляется в соответствии

Таблица 1

Оценка сбалансированности произошедших изменений в экономике РФ (1999–2010 гг.)

Коэффициент	Год											
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Спирмена	-0,143	0,750	0,179	0,536	0,393	0,286	0,429	0,464	0,429	-0,214	-0,215	0,190
Кендалла	-0,095	0,619	0,143	0,429	0,333	0,238	0,333	0,333	0,238	-0,143	-0,178	0,155

Таблица 2

Оценка сбалансированности произошедших изменений в экономике Ставропольского края (1999–2010 гг.)

Коэффициент	Год											
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Спирмена	0,000	0,250	-0,357	0,071	0,321	-0,286	0,071	0,429	0,393	-0,321	-0,296	-0,368
Кендалла	0,048	0,238	-0,143	0,095	0,238	-0,143	0,048	0,333	0,238	-0,238	-0,185	-0,188

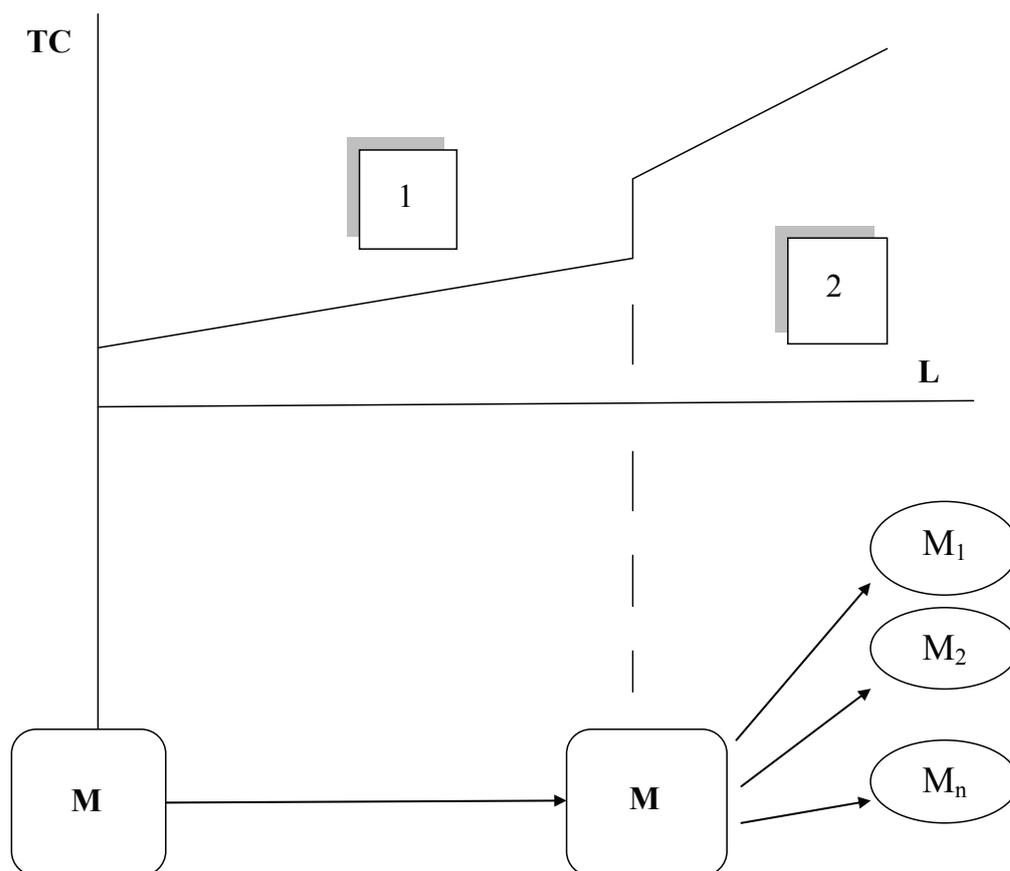


Рис. 1. Принципиальная схема транспортных перевозок

с закономерностями функционирования региональных социально-экономических систем.

Как показали расчеты, экономика СКФО развивалась менее эффективно, чем страны в целом, механизм управления изменениями не был направлен на достижение сбалансированного развития.

Только в 2006 г. по одному из регионов СКФО (Ставропольскому краю) коэффициент ранговой корреляции Спирмена (0,429) свидетельствуют о некоторой, хотя и невысокой сбалансированности показателей роста (табл. 2).

Например, за последние 20 лет при росте уровня автомобилизации на 250% увеличение протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием составило лишь 63%, т. е. темпы роста первой существенно опережают увеличение второй, что подтверждает выявленную несбалансированность развития транспортного комплекса РФ. По оценкам экспертов, потери РФ, обусловленные неразвитостью и низкой пропускной способно-

стью сети автомобильных дорог, составляют 3% ВВП, что в 6 раз выше, чем в странах ЕС [4].

«Возможно ли решить проблему сбалансированного развития транспортных средств и соответствующей инфраструктуры (в частности автомобильных дорог) рыночными механизмами?» — проблема методологии. Многие государства, например США, ФРГ, сделали рывок в строительстве автомобильных дорог исключительно благодаря государственному участию, причем все это происходило в условиях кризисных явлений в национальной экономике.

К следующей проблеме методологии экономики транспорта можно отнести взаимосвязь магистральных и региональных перемещений грузов и пассажиров.

На рис. 1 показана принципиальная схема транспортных перевозок включающая магистральную перевозку груза M (зона 1) и непосредственную доставку груза потребителям (зона 2). По оси ординат отложена величина издержек транспортировки $ТС$, включающая

погрузочно-разгрузочные работы (вертикальные отрезки прямых), а по оси абсцисс расстояние перемещения L .

Одним из наиболее ярких, грандиозных примеров транспортных перевозок является перемещение нефти и сжиженного газа танкерами водоизмещением в сотни тысяч тонн. Почему строят таких колоссов? В условиях рыночной экономики ответ исключительно прост: потому, что выгодно. Возвращаясь к схеме, представленной на рис. 1, мы видим, что данным перевозкам соответствует зона 1. Собственно, здесь сомнений нет, для магистральных перевозок необходимы наиболее мощные, большой грузоподъемности, транспортные средства.

Зона 2 соответствует сравнительно мелким грузоперевозчикам, распределяющим ранее доставленный груз конкретным потребителям. Следует обратить внимание на отрезки наклонных прямых зон 1 и 2 соответствующих росту издержек при транспортировке груза на расстояние L , причем угол наклона прямой зоны 2 больше, что соответствует большему росту издержек. Зависимости имеют вид прямых, т. к. практически всегда наблюдается линейный рост издержек в зависимости от расстояния перемещения грузов.

Перевозчика, как, впрочем, и любого другого хозяйствующего субъекта, интересует прежде всего прибыль являющаяся производной от стоимости услуг по перевозке P и издержкам, которые пришлось при этом понести ТС: $\pi = F(P(ТС))$.

В общем виде оценка эффективности какой-либо деятельности, в частности, рентабельность, определяется отношением конечного результата к понесенным для его достижения затратам, в процентах.

Вопросы определения величины конечного результата, т. е. дохода от перемещения грузов, определяются в значительной мере ценой его реализации, тесно связанной с соответствующим контрактом.

Практически каждый контракт грузоперевозки характеризуется своими, только ему присущими особенностями, тем не менее, всегда можно найти нечто общее, что может быть использовано в качестве инструмента сравнительного анализа, например себестои-

мость транспортировки единицы груза в ценах текущего периода времени.

Теоретический аспект развития методологии экономической теории транспорта тесно связан с логистикой перемещения грузов, что многократно увеличивает число возможных вариантов решения и, соответственно, усложняет практический аспект реализации.

Таким образом, только сравнительный анализ в сочетании с известными методами оценки экономической эффективности позволит принимать более точные, аргументированные управленческие решения, направленные на повышение эффективности транспорта, к чему, собственно, и должны стремиться любые теоретические построения.

Новые высокопроизводительные транспортные средства стали определяющим фактором повышения экономической эффективности грузоперевозок. Однако для эффективного использования новаций необходим соответствующий уровень компетентности руководителей и сотрудников. Безусловно, опыт играет большую роль в производственной деятельности, но в современном мире он должен базироваться на соответствующей теоретической базе и, соответственно, образование становится решающим фактором экономического роста.

Литература

1. Методология. [Электронный ресурс] / Glossary Commander: Служба тематических толковых словарей. — Режим доступа: http://www.glossary.ru/cgi-bin/gl_sch2.cgi?RMlyukurujo9, свободный. — Загл. с экрана.
2. Solow R. A. Contribution to the Theory of Economic Growth. // Quarterly Journal of Economics. — 1956, February. — Pp. 65–94.
3. Ханалиев Г. И. Транспортный комплекс региона: методология и практика обеспечения сбалансированного развития: Автореф. дисс. ... доктора экон. наук. — Ростов на/Д: РГЭУ «РИНХ», 2012.
4. Корчагина Е. В. Сбалансированная система показателей как инструмент управления развитием компании: сравнение российского и зарубежного опыта. // Проблемы современной экономики. — 2010. — №4 (32).



Николай Анатольевич Кухарев — доктор экономических наук, профессор кафедры «Производственный и инновационный менеджмент» ЮРГПУ (НПИ), автор исследований по проблемам экономики транспорта, мелиорации и водного хозяйства, экономической теории.

Nikolay Anatolievich Kukharev — Ph.D., Doctor of Economics, professor at the Production and Innovation Management department of the SRSPU (NPI), author of numerous works in the field of economic problems of transportation, land reclamation and water industry, economic theory.

346428, г. Новочеркасск, ул. Просвещения, 132
132 Prosveshcheniya st., 346428, Novocherkassk, Rostov reg., Russia
Тел.: +7 (8635) 25-51-54; e-mail: fiop_urgtu@mail.ru