

К ВОПРОСУ О ПОВЫШЕНИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА

Хоменко Я.В.¹, Колесникова И.Н.¹

ФГБОУ ВПО «Уральский Государственный Университет Путей Сообщения», Екатеринбург, Россия (620034, Екатеринбург, ул. Колмогорова, 66)

Проблема согласования интересов структурных организаций социально-экономических систем с учетом качественных и количественных характеристик необходимых трудовых затрат. Актуальность обусловлена происходящими в железнодорожной отрасли изменениями структурного, организационного, экономического и др. характера, что требует пересмотра существующих методик оценки эффективности. А так же тем, что основа конкуренции заключается в том, что люди никогда не смогут полностью удовлетворить все свои желания и потребности (власть, деньги, почет, статус, любовь и т.п.). Хотя конкуренция и соперничество присущи любому обществу во всех его сферах, напряженность и формы их проявления могут быть различны. При этом существующие показатели, отражая полезный для общества эффект от транспортного труда, не дают точной оценки фактической величины трудовых затрат работников транспорта.

Ключевые слова: транспорт, экономический эффект, трудовые ресурсы.

TO THE QUESTION OF THE IMPROVEMENT OF THE SOCIOECONOMIC EFFICIENCY OF TRANSPORT

Khomenko Y.V.¹, Kolesnikov I.N.¹

Urals State University of railway transport, Ekaterinburg, Russia(620034 Ekaterinburg, street of Kolmogorov, 66)

The problem of reconciling the interests of the structural organization of socio-economic systems, taking into account the qualitative and quantitative characteristics of the required effort. Theurgency is due to take place in the rail industry structural changes, organizational, economic and other nature that requires a review of existing methods of performance evaluation. And also the fact that the basis of competition is that people will never be able to fully satisfy all your desires and needs (power, money, honor, status, love, etc.). While competition and rivalry inherent in any society in all its spheres, the intensity and shape of their appearance may be different. In this case, the existing indicators of the useful to society the effect of the transport work, do not give an accurate assessment of the actual value of labor costs paid to transport workers.

Keywords: transportation, economic impact, human resources.

Социальное взаимодействие – это система взаимообусловленных социальных действий, при которой действия одного субъекта одновременно являются причиной и следствием ответных действий других субъектов. Конкуренция (соперничество) – это тип социального взаимодействия, предполагающий отстранение, опережение или подавление соперника в борьбе за социальные блага.

Конкуренцию можно рассматривать и как цивилизующий фактор. Стремление опередить соперника заставляет индивида приводить свои поступки в соответствие с поступками других, придавать им все большую нормативность и постоянство в рамках окружающей его социальной реальности строго и четко налаживать сеть взаимодействий. Для того чтобы вести себя «правильно» складывается устойчивый, автоматически действующий аппарат внутреннего контроля. Так условия конкурентного совместного проживания формируют личность человека, как члена данного сообщества. В современном обществе виды конкурентной борьбы все усложняются, становятся более многообразными, вариативными и изощренными [5].

Положительным эффектом от конкуренции является стимулирование каждой личности (организации) к большим достижениям. Конкуренция всегда усиливает мотивацию и таким образом повышает производительность труда. Отрицательным эффектом конкуренции, может стать снижение шансов на продвижение какому-либо индивиду, часто приводит к отказу от борьбы и снижению его вклада в достижение общих целей. Конкуренция ведет к прогрессу в науке, образовании, искусстве и к значительным изменениям в социальных отношениях.

Произведенная в материальном производстве натурально-вещественная продукция, не будучи доставленная к месту непосредственного производственного или индивидуального потребления, не может реализовать свою полезность для общества. Из этого следует, что потребительная стоимость продуктов труда обуславливается не только их натурально-вещественными свойствами, но и свойством пространственного нахождения, т. е. либо в месте, где они могут быть потреблены, либо, где их потребление невозможно. Поэтому доставка натурально-вещественной продукции к месту ее непосредственного потребления также является результатом определенного вида необходимой и общественно полезной производительной деятельности человека.

В материальном производстве деятельность, связанная с обеспечением процесса транспортирования людей или грузов, считается транспортным трудом, который необходимо рассматривать как особый вид издержек обращения в воспроизводственном процессе в целом. Транспортный труд увеличивает стоимость перемещаемых натурально-вещественных благ, частично, за счет перенесения стоимости (амортизации) используемых для обеспечения транспортного процесса основных производственных фондов, а, частично, за счет прибавочной стоимости, создаваемой трудом транспортных работников, которая при прочих равных условиях, обратно пропорциональна производительности труда на транспорте и прямо пропорциональна дальности перемещения пассажиров и грузов.

Таким образом, транспорт, во-первых, продолжает процесс производства на стадии обращения, связывая стадии производства и потребления в единую логистическую систему воспроизводственного процесса в целом, а во-вторых, является непосредственным участником и внутри каждой отдельной стадии этого процесса. Следовательно, транспортный труд обеспечивает социально-экономические связи общественного воспроизводства и не может быть заменен никаким другим трудом, кроме иного вида, но тоже транспортного [4].

Поскольку транспорт относится к сфере материального производства, то важно правильное понимание сущности транспортной продукции. Здесь, прежде всего, необходимо разделить процессы перемещения подвижных транспортных средств, что именно и является продукцией труда транспортных организаций, и одновременного транспортирования с помощью этих

транспортных средств пассажиров и грузов, что является полезным для общества результатом труда транспортников, т. е. потребительной стоимостью транспортной продукции.

С одной стороны, оба эти процесса происходят одновременно и неразрывно друг от друга, а с другой стороны, их неразрывность относительна: при равном количестве транспортной продукции всегда получается разный полезный для общества эффект, зависящий от степени заполнения или загрузки подвижного транспортного средства. При этом следует особое внимание обратить на то обстоятельство, что производство транспортной продукции (непосредственно процесс перемещения транспортного средства) зависит, главным образом, от транспортного работника, состояния подвижного транспортного средства и транспортного пути, а полезный для общества эффект от его труда зависит преимущественно от потребителей (заказчиков) транспортных услуг.

Именно в этом и состоят объективные истоки противоречий между общественными и отраслевыми интересами, которые не могут быть разрешены с помощью валовых показателей: "грузооборот (т-км)", "количество перевезенных грузов (тонн)", "количество перевезенных пассажиров" и "пассажирооборот (пассажиро-км)". Однако, данные показатели, отражая полезный для общества эффект от транспортного труда, не дают точной оценки фактической величины трудовых затрат работников транспорта.

Очевидно, что транспортный эффект тем больше, чем больше объем доставленной к месту непосредственного потребления материальной продукции или количество перевезенных пассажиров. В то же время, произведенный объем транспортной продукции тем больше, чем на большее расстояние переместилось подвижное транспортное средство (автомобиль, локомотив, самолет, морское судно и т. д.), независимо от того, было оно загружено или нет.

Само собой разумеется, что процесс перемещения незагруженного подвижного транспортного средства только ради его движения не имеет абсолютно никакого социально-экономического смысла (за исключением случаев вынужденной подачи на оптимальное расстояние порожних транспортных средств под загрузку). Лишь способность транспортных средств перевозить пассажиров и грузы и обуславливает полезность для общества транспортной продукции. Таким образом, транспортная продукция, как собственно процесс передвижения подвижных транспортных средств, представляет собой лишь отраслевой интерес, тогда как общественно полезный транспортный эффект, т. е. количество перевезенных при этом пассажиров и грузов, — полезный общегосударственный результат от использования транспортного потенциала страны.

Существенной особенностью транспортной продукции, отличающей ее от натурально-вещественной продукции промышленности, сельского хозяйства и строительства, является неотделимость ее от процесса производства. Поэтому транспортная продукция либо

одновременно с ее производством полностью или частично потребляется, либо полностью или частично теряется, нанося при этом не только большой экономический ущерб, но и существенный экологический вред обществу и окружающей среде. Транспортная продукция не может существовать изолированно от процесса ее производства, как это свойственно продукции других отраслей материального производства. Именно это специфическое свойство транспортной продукции объективно обуславливает невозможность создания ее запасов с целью использования в критические моменты "пикового" спроса на транспортные услуги: посевная или уборочная кампании в сельском хозяйстве, сезоны отдыха трудящихся, благоприятное время для строительных работ.

Данная особенность транспортной продукции обуславливает еще одно ее специфическое свойство – невозможность территориальной взаимозаменяемости и взаимодополняемости, т. е. недостаток транспортной продукции в одном регионе не может быть компенсирован избытком ее производства в другом регионе [3].

Таким образом, транспорт – это особая, специфическая, инфраструктурная отрасль материального производства, самостоятельно не производящая натурально-вещественной продукции, а лишь обеспечивающая необходимые общие условия для нормального функционирования производственной и непроизводственной сфер экономики и удовлетворения транспортных нужд населения. Транспортный работник производит особый вид материальной продукции – непосредственный процесс перемещения подвижного транспортного средства (автомобиля, железнодорожного подвижного состава, самолета, плавучего средства и т. п.), которое способно при этом перемещать пассажиров или грузы, а часто и то и другое вместе. Отсюда и следует главная особенность транспортной продукции, состоящая в том, что процессы ее производства и потребления (полной или частичной потери, если транспортное средство движется недозагруженным до проектной вместимости или грузоподъемности) всегда точно совпадают по времени и месту. Поэтому, транспортную продукцию нельзя, в отличие от натурально-вещественной, накопить на складах и использовать в другое время или в другом месте, а можно лишь создавать необходимый производственный потенциал (резерв) основных фондов транспорта для полного, своевременного и качественного удовлетворения общественных транспортных потребностей в грузовых и пассажирских перевозках, как справедливо отмечал академик С. Г. Струмилин [1].

Исходя из ролевых функций транспорта как сферы человеческой деятельности, можно выявить два вида факторов изменения значимости транспорта в жизни экономики и общества (рисунок 1).

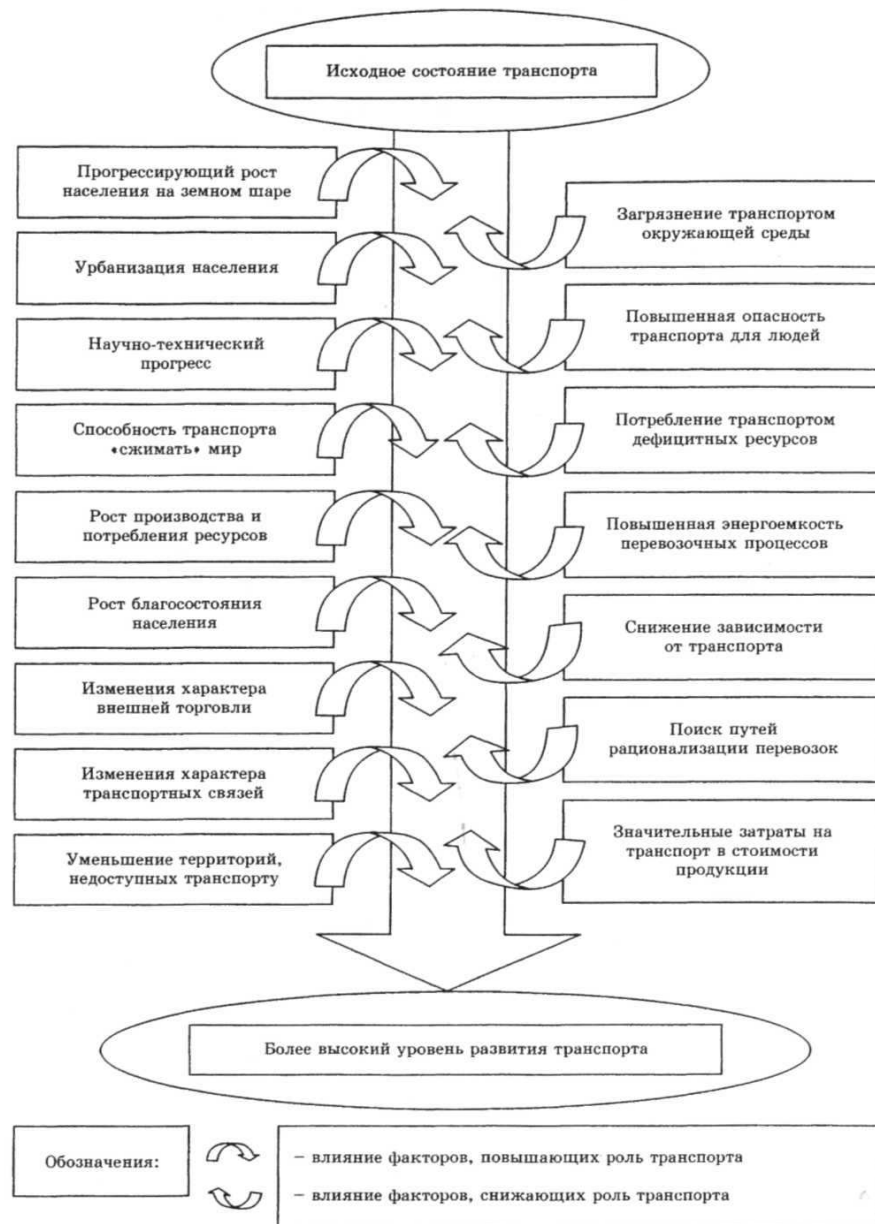


Рисунок 1. Факторы повышения и снижения значимости транспорта в экономике и обществе

1) факторы возрастания значимости или повышения роли транспорта в жизни общества (факторы расширения деятельности транспорта);

2) факторы снижения значимости транспорта в жизни общества (факторы сокращения деятельности транспорта).

Наличие конкурентной среды как внутри транспортных отраслей, так и между ними ее специфика, а так же динамика изменения условий конкуренции заметно влияют как на факторы повышения значимости транспорта в жизни общества так еще в большей степени на факторы снижения значимости транспорта в жизни общества.

В двадцатом веке (в особенности во второй его половине) произошли огромные преобразования во всех частях света и областях человеческой деятельности, которые продолжаются и в двадцать первом веке. Среди основных факторов глобального масштаба, предопределивших пути развития мирового и отечественного транспорта, следует выделить следующие факторы возрастания значения (повышения роли) транспорта в жизни общества [3]:

1) прогрессирующий рост населения на земном шаре. Одной из особенностей современного мира, которая влияет на транспорт, является огромный рост населения. Такой рост часто называют демографическим взрывом. На протяжении нашей эры темп прироста населения Земли повысился примерно в 40 раз. Только за время жизни трех-четырех последних сменившихся поколений (150-200 лет) население земного шара возросло округленно с 1 до 5 млрд. человек. В настоящее время население Земли увеличивается на 75-80 млн. человек в год и, по расчетам Организации Объединенных Наций, к 2022 году – 8 млрд. человек. Геометрически прогрессирующий рост населения в 1980-2000 годы (вдвое больше за 20 лет, чем за всю историю человечества до 1830 года), отражает проблемы, с которыми столкнется транспорт в будущем. Это огромное население нужно не только накормить, одеть и поселить, но и удовлетворить его растущие потребности в поездках. Рост населения требует увеличения перевозок сырья, овощей и зерна, мяса, молока, сыра и других протеинов, промышленных товаров и пассажиров как таковых;

2) урбанизация населения. Это явление связано с непропорционально быстрым ростом не только количества городов, но и численности жителей в них. За истекшие годы двадцатого столетия общее население Земли увеличилось в 3 раза, городское – в 12 раз. Урбанизация ведет к прогрессирующему росту не только перевозок между городами, но и внутригородских сообщений;

3) научно-технический прогресс. Этот феномен двадцатого века английский физик и философ Джон Верная назвал «научно-технической революцией». В основном в этом столетии, и большей частью во второй его половине, наука и техника достигли небывалого уровня расцвета, открыв новые законы существования и развития объективного мира, новые виды энергии, новые материалы, новые типы и виды машин, новые технологические процессы, новые методы и средства транспортировки, связи и управления;

4) способность транспорта «сжимать» мировое пространство. Мир в настоящее время характеризуют как «сжимающийся», в котором транспорт достиг такого уровня развития, что обеспечивает очень быстрое перемещение грузов и людей из одной части земного шара в другую.

5) бурный рост производства и потребления материальных ресурсов. Например, за последние 75 лет добыча каменного угля возросла в 3 раза, газа – в 25 раз, нефти – в 50 раз. За

тот же период производство электроэнергии увеличилось более чем в 1000 раз, при этом 80-85 % ее вырабатывается за счет сжигания углеводородного топлива. Помимо энергоресурсов человечество использует практически все доступные ему природные вещества (руды, инертные материалы, лес и другие растения, воду, воздух и многое другое) как непосредственно, так и в качестве сырья и материалов – и все это надо перевозить с мест добычи к местам переработки и конечного потребления;

б) рост благосостояния населения. Объем перевозок зависит не только от числа людей, но и от уровня их благосостояния, который в настоящее время растет быстрее, чем когда-либо, не только у отдельных народов, но и у основной массы населения каждой страны. В последнее время растет не только объем грузовых, но и пассажирских перевозок. Достоверным показателем благосостояния населения является уровень его (населения) обеспечения легковыми автомобилями. Не менее объективным показателем благосостояния населения является объем перевозок пассажиров воздушным транспортом;

7) изменения характера международной (внешней) торговли. Заметной особенностью современного мира в экономическом аспекте является взаимозависимость всех стран. Существо торговли и связанных с ней перевозок состоит в обеспечении их взаимной выгоды. Торговые связи между Японией и Мексикой, Канадой и США сегодня намного сильнее, чем между Нью-Йорком и Калифорнией сто лет назад. Поэтому не принимать во внимание международные торговые связи применительно к анализу современного транспорта – значит потерять существенную часть смысла всех его результатов;

8) изменения характера международных транспортных связей. В настоящее время экономическая мощь является наиболее значимой в современном мире, чем за всю историю человечества. В области транспорта за прошедшие 50 лет это привело к заключению ряда международных соглашений, которые регулируют большинство аспектов международных перевозок. Итоговые соглашения во многом способствовали обеспечению честной конкуренции между отдельными странами и между транспортными предприятиями и клиентурой. Они также много сделали для исключения наиболее неприглядных сторон свободной конкуренции;

9) уменьшение территорий, закрытых для международного транспорта. Функционирование и развитие транспорта существенно зависит от географических условий, особенно от топографических особенностей, горных цепей, равнин, долин и береговой полосы. Эти особенности представляют основные трудности для всех видов транспорта. Очевидно также то, что большие неудобства создают и политические границы и оборонно-стратегические ограничения доступности для транспорта, особенно когда естественные или кратчайшие пути к пункту назначения пересекают территорию, которая закрыта для транспорта других государств. Авиация является одним из видов транспорта, который в малой степени зависит от географических

условий, но при наличии по маршруту закрытых территорий это его достоинство не может быть использовано. За последние годы эти стратегические ограничения несколько ослаблены вследствие развития техники космических съемок. Если с помощью искусственных спутников можно наблюдать за наиболее недоступными районами каждые 90 мин, остается очень мало аргументов для запрета полетов авиации по выделенным коридорам. В свое время были открыты кратчайшие воздушные маршруты через территорию СССР сначала в Малайзию и Сингапур, а затем во Владивосток и Японию. Более того, проект освоения кроссполярных воздушных коридоров, пролегающих над территорией РФ, приобретает реальные контуры и есть все основания предполагать успех его реализации.

Список литературы

1. Колесников И.Н., Рачек С.В. Глобальная конкуренция как фактор повышения роли транспорта в социально-экономическом развитии общества. // Управление экономическими системами. – 2012. – № 12 (48). [<http://www.uecs.ru/uecs-48-122012/item/1801-2012-12-14-07-10>]
2. Леонтьева Н.Р., Луговец А.А. Повышение роли транспорта в жизни общества // Актуальные проблемы экономики и управления на транспорте: Сб. материалов 9-й Всероссийской (1-й международной) научно-практической конференции (27 мая 2011 г.). – Владивосток: МГУ им. адм. Г.И. Невельского, 2011. – 118 с.
3. Научные труды вольного экономического общества России. № 2/2009. Том сто девятый. Москва – 2009. [<http://www.iuecon.org/2009/109.pdf>].
4. Хоменко Я.В. Формирование системы показателей эффективности как ключевые направления стратегического развития Холдинга. //Управление экономическими системами. – 2012. – №12 (48). [<http://uecs.ru/regionalnaya-ekonomika/item/1739-2012-12-04-07-36-41>]
5. Экономика железнодорожного транспорта: учебник / Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда, В.А. Токарев и др.; под ред. Н.П. Терешиной, Б.М. Лapidуса. – М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. – 667 с.

Рецензенты:

Рачек С.В., д.э.н., профессор, зав. кафедрой «Экономика транспорта», ФГБОУ ВПО УрГУПС г.Екатеринбург.

Антропов В.А., д.э.н., профессор кафедры «Управление в социальных и экономических системах», ФГБОУ ВПО УрГУПС, г.Екатеринбург.