



Критерии экономической оценки транспорта



Виктор ГАЛАБУРДА

Victor G. GALABURDA

Галабурда Виктор Геннадьевич — доктор экономических наук, профессор кафедры «Экономика и управление на транспорте» Московского государственного университета путей сообщений (МИИТ).

Статья возвращает к вопросу о том, что является продукцией транспорта: выполненные тонно-км или прирост дохода грузовладельцев с учетом выбранного способа перемещения их товара. Не менее остро оцениваются и реалии тарифной политики, критерии эффективности и конкурентоспособности для участников перевозочного процесса, а также ситуация с разобренным по принадлежности вагонным парком. При том определяющем значении, которое имеет транспорт для экономики страны, каждая из затронутых тем претендует на самое заинтересованное обсуждение.

Ключевые слова: транспорт, железная дорога, критерии, экономическая оценка, перевозочный процесс, эффективность, управление вагонным парком.

Изменения экономической среды и использование рыночных методов хозяйствования вызывают потребность в научно-теоретическом и практическом обосновании подходов к экономической оценке работы транспорта. Так, если раньше критерием эффективности транспорта при оптимизации материальных потоков был минимум транспортных затрат или тонно-км, то сейчас иногда предлагается максимум дохода транспорта или минимум стоимости транспортных услуг для клиентов. При этом вновь возникает дискуссионный вопрос о том, что является продукцией транспорта: выполненные тонно-км с учетом их качества или прирост дохода грузовладельцев от использования того или иного способа перемещения его товара. Причем рекомендуются самые разные варианты определения тарифной политики на транспорте.

Выдвинутая еще С. Ю. Витте идея формирования грузовых тарифов по принципу «платежеспособности», т. е. в зависимости от цены перевозимого товара [1], в дальнейшем была конкретизирована А. П. Абрамовым на принципах маркетингового подхода в тарифной политике с учетом ценности транспортных услуг [2]. В этом случае верхним пределом уровня тарифа становится

выгода грузовладельца от продажи товара в пункте потребления по сравнению с ценой реализации его в пункте производства или хранения. Количественно такая выгода равна разнице между ценой перевозимого товара в пункте назначения (Π_n) и ценой в пункте отправления (Π_o), т.е. величина стоимости транспортной услуги ($T_{\text{тy}}$) должна удовлетворять неравенству

$$T_{\text{тy}} < (\Pi_n - \Pi_o - Z_{\text{доп}}^i),$$

где $Z_{\text{доп}}^i$ — дополнительные затраты грузовладельцев, связанные с перевозкой i -м видом транспорта (на погрузо-разгрузочные работы, тару, хранение, накопление и т.п.).

Если это неравенство не наблюдается, то грузовладельцу невыгодно везти товар для продажи i -м видом транспорта и он стремится выбрать другой вариант. Таким образом, эффективным, а следовательно, и конкурентоспособным считается тот вид транспорта, который даст меньший прирост цены товара от перевозок. Возникают ограничения дохода транспорта сверху — по конкуренции, а снизу — по уровню транспортных затрат. Такой подход в маркетинговом ценообразовании соответствует принципам формирования лимитных цен.

Правда, в реальной жизни грузовые тарифы на железных дорогах формируются в основном по затратному принципу, т.е. по себестоимости перевозки плюс прибыль, исходя из макроэкономической ситуации в стране.

В дальнейшем нами и другими авторами [3] была обоснована идея учета внетранспортного эффекта грузовладельцев от использования транспорта за счет экономии их оборотных средств, получаемой от ускорения доставки груза, повышения доходов от освоения природных ресурсов и цен недвижимости, развития транспортной инфраструктуры, роста качества транспортного обслуживания, а также социального эффекта от улучшения работы транспорта.

По нашим расчетам внетранспортный эффект у пользователей транспорта в 4–5 раз превышает эффект транспорта от роста грузооборота. Очевидно, что государству необходимо это учитывать путем определенного увеличения тарифов или предоставлять транспорту право свободного формирования транспортных ставок и предпочтений для клиентуры. Очевидно и то, что внетранспортные эффекты должны найти отражение в ва-

ловом внутреннем продукте страны, а также при обосновании экономической эффективности и окупаемости инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, особенно строительство новых железных дорог. Учет внетранспортного эффекта дополняет принцип определения ценности транспортных услуг.

Идею учета ценности транспорта в современных условиях развивают Б. М. Лапидус и Д. А. Мачерет [4] путем установления добавленной стоимости товара (ΔT) в результате его перемещения. Норма стоимости (a) умножается на объем (q) и расстояние (l) перевозок, т.е. $\Delta T = alq$. Правда, не очень ясен измеритель добавленной стоимости ΔT . Поскольку норма добавленной стоимости товара (a) представляется как «постоянный коэффициент, характеризующий темп увеличения цены товара по мере удаления от пункта производства (продажи)», т.е. выступает безразмерной величиной, то демонстрируемая формула выражает скорректированные тонно-километры. Авторы не раскрывают, как именно можно учесть весьма конъюнктурную величину «норма роста ценности товара» в целом по стране, чтобы учесть эту ценность транспортных услуг в ВВП.

В 1980-х годах ВНИИЖТ и МИИТ выдвинули идею повсеместного (обязательного) учета транспортных затрат всеми хозяйствующими субъектами экономики отдельной строкой в финансовых документах. Были разработаны соответствующие методические положения. Полагаем, что сейчас целесообразно вернуться к этому предложению, переработав его с учетом современных реалий. В нашей стране транспорт наряду с энергетикой составляет значительную часть в конечной стоимости потребляемых товаров и услуг (более 40%). Поэтому правильный учет этих факторов имеет большое значение для анализа конъюнктуры рынка и принятия объективных, научно обоснованных решений, касающихся инвестиционной и инфраструктурной политики.

Если же говорить о критериях оценки эффективности транспорта, то минимум транспортных затрат при выборе вида транспорта более предпочтителен, чем максимум дохода транспорта или грузовладельцев. Затраты более постоянны, чем конъюнктурные доходы. Особенно это важно при прогнозировании грузопотоков и выборе схем транс-



портировки в мультимодальных системах. Дело в том, что большинство перевозок в конечном счете осуществляется в смешанных сообщениях. На железных дорогах даже при доставке по схеме P_1 -М- P_2 в начале и конце подъездных путей (П) используется другой вид транспорта (чаще всего автомобильный). В этих условиях определить предлагаемую норму роста ценности товара в результате перемещения разными видами транспорта представляется задачей весьма сложной. Формально же $\min$ транспортных затрат должен обеспечить и $\max$ дохода транспорта и клиентуры.

Вместе с тем следует учитывать, что экономические интересы транспорта и государства находятся в прямом противоречии. Транспорт не производит продукции в физическом смысле и является инфраструктурной отраслью. Следовательно, чем меньше объем перевозок (при оптимальном удовлетворении общества в транспортных услугах) и транспортные затраты, тем лучше. Отсюда чем меньше доля транспортной составляющей в конечной стоимости потребляемой продукции, тем выгоднее всем. В то же время если считать продукцией транспорта «добавленную стоимость перевезенных товаров», как предлагается, то чем ее больше, тем лучше, т.е. чем дальше и больше везем, тем выгоднее транспорту, но часто не выгодно государству.

Очевидно, что в этом случае имеется в виду некий оптимум «транспортной продукции». Но такой оптимум может быть достигнут только путем оптимизации и рационализации транспортно-экономических связей, в том числе и за счет прогнозирования материальных потоков на основе межотраслевых и региональных материальных балансов, что успешно осуществлялось в стране в недавнем прошлом. Широкое использование маркетинго-логистических систем позволяет заметно уменьшить транспортные издержки. Разумеется, при этом сохраняется потребность в резервах, особенно с учетом нестабильности рынка.

Однако в целом продукцией транспорта можно называть только реальные физические объемы перевозок на обоснованные расстояния, т.е. тонно-км. Другое дело, что они (т-км) могут быть оптимальны и качественны, либо не рациональны и излишни. Для этого есть методика определения качества транспортного обслуживания, рационализа-

ции и оптимизации транспортных связей.

Особый подход к оценке эффективности транспорта нужен для его опережающего развития — как инфраструктурного плацдарма модернизации российской экономики.

Возможны различные критерии экономической оценки транспорта. Так, в конкурентном секторе транспортного рынка целесообразнее использовать систему преимущественного учета интересов покупателя, т.е. добавленную стоимость товара в результате перемещения. Как правило, такие расчеты должны проводиться по корреспонденциям перевозок грузов за определенный период. Для общественных расчетов по оптимизации транспортных потоков более целесообразно учитывать интегральные интересы и продавцов, и покупателей транспортных услуг, принимать во внимание минимум производственно-транспортных издержек. Понимая особую значимость железных дорог для России, государству следует рассмотреть вопрос о форме учета внетранспортного эффекта от их деятельности при разработке инвестиционных проектов и регулировании транспортной и тарифной политики, включая и норму ценности транспортных услуг. При этом стоит иметь в виду, что на железных дорогах в отличие от других видов транспорта в тарифе учитываются расходы на содержание дорог (дорожная составляющая).

Очевидно и то, что при экономической оценке крупных транспортных проектов решение об их реализации должно приниматься на основе общеэкономической (народнохозяйственной), а не коммерческой эффективности. Критерием общей эффективности является минимум расходов при сопоставимых вариантах проекта по качеству и срокам реализации. При этом речь идет не только о строительстве транспортных магистралей, но и обосновании эффективности крупных структурных изменений в отрасли, например приватизации грузового вагонного парка. Сейчас стало фактом, что такой оценки по этому процессу не проводилось. Хотя коммерческий эффект у вагонных компаний имеется (ни одна не разорилась), общеэкономическая отраслевая эффективность отсутствует. В первом случае учитывается прибыль к расходам вагонных компаний, а во втором — отношение прибыли от работ всего перевозочного комплекса к соответствующим общим издержкам на перевозки.

Противоположный результат эффективности приватизации вагонов связан с резким ухудшением использования подвижного состава, он эксплуатируется только в бизнес-интересах вагонных компаний, а не отрасли и государства в целом.

Производительность грузового вагона ухудшилась в 1,8 раза, порожний пробег вырос до 42% против 25%, оборот вагона увеличился почти в 2 раза (с 7–8 до 14 суток) по сравнению с условиями единого собственника и организатора движения вагонопотоков. Имеются трудности с вывозом ряда важных грузов. Рентабельность ОАО «РЖД» составляет всего 1–2%. Экономически и стратегически более приемлемым вариантом была бы единая система управления вагонным парком и инфраструктурой. Конкуренция, полагаем, должна быть между видами транспорта, а не между частями единого технологического процесса. Клиенту лучше предоставлять право выбора перевозчика, а не вагонной компании.

Частные ссылки на то, что вагонные компании вложили большие деньги в развитие вагонного парка, являются не совсем корректными. Дело в том, что за последние годы объем грузовых железнодорожных перевозок

в России уменьшился более чем в 2 раза (с 3 млрд до 1,3–1,4 млрд тонн в год). Следовательно, образовался значительный излишек подвижного состава (более 300 тыс. вагонов). Обновление парка можно было проводить за счет амортизации и списания устаревших единиц. То есть, по сути, существенной потребности в наращивании вагонного парка не имелось и не имеется. Выгоднее было бы эффективнее использовать имеющийся парк грузовых вагонов, а в сложившейся ситуации при явных различиях в бизнес-интересах сделать это очень трудно. Нужны смелые и авторитетные решения по объединению всех звеньев перевозочного процесса в единый комплекс важнейших для России транспортных артерий — железных дорог.

ЛИТЕРАТУРА

1. Витте С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. — Киев, 1983; СПб.: ПГУПС, 1999.
2. Абрамов А. П., Галабурда В. Г., Иванова Е. А. Маркетинг на транспорте: Учебник для вузов. — М.: Желдориздат, 2001.
3. Абрамов А. П., Галабурда В. Г. Внетранспортный эффект работы железных дорог // Железнодорожный транспорт. — 2002. — № 3.
4. Лapidус Б. М., Мачерет Д. А. Макроэкономическое значение транспорта: сущностной анализ // Экономика железных дорог. — 2011. — № 1.

РЕЗЮМЕ

Публикуемая статья принадлежит к разряду дискуссионных. Это касается большинства авторских позиций, включая и выбор критериев экономической оценки транспорта, и понимание внутранспортного эффекта, получаемого грузовладельцем, и подходы к определению общеэкономических и коммерческих выгод от эксплуатации вагонного парка. При этом доминирует стремление вернуть разрозненные звенья перевозочного процесса в единый управленческий комплекс с общей для всех экономической пользой. Разумеется, такая постановка проблемы имеет право на существование, но на ее фоне оценка эффективности использования частных вагонов, с которой можно соглашаться или нет, все-таки представляется более частным случаем, заслуживающим отдельного рассмотрения.

CRITERIA OF ECONOMIC ASSESSMENT FOR TRANSPORT AND TRANSPORTATION

Galaburda, Victor G. — D.Sc. (Tech), professor of the department of transport economics and management of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT).

The author returns to the issue of description of the transportation productivity, production or product, asks whether it should be a formula referring to tonne-kilometer rate of transport vehicles operation or income growth rate of the goods owners referring to the chosen mode of transportation. The author also study some problems of keen interest in the sphere of fares, tariffs, criteria of efficacy and competitiveness of the actors of freightage, as well as the current operation of wagons belonging to different owners. See the decisive importance of transport and transportation for national economy, all these problems deserve an ample debate.

Key words: transport, transportation, railway, criteria, economic evaluation, assessment, traffic process, efficacy, wagon rolling stock management.

Координаты автора (contact information): Галабурда В. Г. — (495) 684–3084.

