критерии эффективности транспортной инфраструктуры региона

Аннотация

Автор обосновывает необходимость многокритериальной оценки эффективности транспортной инфраструктуры региона. По его мнению, в целях управления развитием транспорта необходимо использовать так называемый «минимальный транспортный стандарт». Подробнее об этом читайте в статье.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, критерии оценки, минимальный транспортный стандарт, эксплуатационные показатели, уровень транспортной доступности, грузоемкость экономики, подвижность населения

Необходимость модернизации российской экономики, активизации ее позиционирования в мировом сообществе выдвигают новые требования к инфраструктуре как к элементу экономической системы. Данной проблеме посвящено значительное число трудов, которые образуют множество определений, характеристик, закономерностей, принципов и факторов, обусловливающих развитие инфраструктурных элементов в региональной экономической системе.

К инфраструктурным институтам на территориальном уровне управления относится совокупность технических сооружений и средств коммуникации, транспорта, инженерных сетей, а также комплекс учреждений, предоставляющих услуги социального и культурно-бытового назначения для населения. Инфраструктура обеспечивает координацию экономической деятельности хозяйствующих субъектов: на международном, на макро- и мезоуров-

Задворный Юрий Васильевич
канд. экон. наук, доцент, Мурманский государственный технический университет, докторант, Российская академия государственной службы при Президенте РФ
murmanseld2@mail.ru

инфраструктура обеспечивает координацию экономической деятельности хозяйствующих субъектов

нях, на уровне отраслей экономики и на уровне предприятий. Именно государство несет основную ответственность за создание тех инфраструктур, которые обеспечивают единую систему отчетности, делопроизводства, сертификации, стандартизации, норм обеспечения производственной безопасности, единство социальной и экономической систем.

Критерии оценки транспортной инфраструктуры

Методы анализа функционирования и развития транспортного комплекса являются одним из важных инструментариев управления. Рассмотрим основные методы анализа, используемые для оценки результативности работы транспортного комплекса и обслуживающей ее инфраструктуры. В частности: простые сравнительные, графические, графоаналитические и методы экономико-математического анализа. В них различают два способа сравнения – прямое и обратное.

В первом случае анализируется динамика основных показателей (их рост характеризуется положительной динамикой). В данном случае результирующие показатели сравниваются с плановыми показателями. Обратное сравнение используется, когда плановые показатели сравниваются с отчетными показателями.

Кроме того, используют сопоставления разностные и индексные. Разностные сопоставления показывают, на сколько единиц изменился анализируемый показатель. Индексные отражают относительную динамику – во сколько раз изменился анализируемый показатель.

Таким образом, все выдвинутые критерии можно разделить на две основные группы:

– критерии, отражающие характеристики процесса перевозки (стоимость, партионность и время перемещения груза и др.);

– критерии, отражающие деятельность транспортного комплекса, или отдельного хозяйствующего субъекта в целом (доля производимых услуг в данном сегменте рынка, качественные показатели работы и др.).

Классификация показателей

Автор считает, что первая группа критериев имеет большее значение для оперативного управления

хозяйствующим субъектом, вторая в большей степени отражает конечные результаты работы транспортного комплекса и чаще используется в процессе стратегического планирования. Естественно, на каждом из основных универсальных видов транспорта применяются свои критерии и показатели оценки работы, которые отражают различные стороны организации транспортного процесса. Таким образом, общий состав подлежащих учету показателей можно классифицировать:

1) по принадлежности: общетранспортные, отраслевые, видовые. Они дают возможность оценивать результативность работы тех или иных видов транспорта в регионе, раскрывать возможность и ресурсы повышения эффективности их деятельности;

2) по исходным данным: предшествующая статистика, прогнозы и инженерные расчеты;

3) по эксплуатационным показателям: они характеризуют процесс перевозки и работу транспортных средств в натуральных показателях;

4) по экономическим показателям: они дают возможность оценить результаты транспортного процесса в стоимостной форме.

Данные показатели подразделяются на абсолютные и относительные (удельные). *Абсолютные показатели* отражают общую количественную величину учитываемого показателя (сутки, тонны, мили, доходы, финансовый результат).

Удельные показатели определяются отношением двух или нескольких показателей (например, себестоимость единицы продукции – как отношение общей величины затрат к общему объему продукции, рентабельность – как отношение общей величины доходов к общей величине затрат и т.п.).

Не менее важной является оценка эффективности функционирования транспортной инфраструктуры. По нашему мнению, при определении эффективности транспортной инфраструктуры в условиях рыночной экономики предпочтение надо отдать не одному единственному критерию, а системе критериев и использованию экспертных подходов. Это можно сделать с учетом оценки степени выполнения инфраструктурных функций и влияния их на ускорение социального и экономического развития территорий. Исходя из рассмотренных выше функций транспортной инфраструктуры, можно выделить основ-

для оценки эффективности функционирования транспортной системы предлагается применять минимальный транспортный стандарт

ные критерии ее социальной эффективности. В их составе:
– степень удовлетворения потребности населения в транспортных услугах;
– степень влияния транспортных услуг на решение социальных задач;
– влияние на сокращение затрат труда в домашнем хозяйстве и на структуру использования рабочего времени;
– воздействие на совершенствование качественной структуры рабочей силы и на эффективность материального производства.

Минимальный транспортный стандарт

При формировании критериев экономической эффективности можно исходить из возможности расчета затрат на развитие непроизводственной сферы и экономической отдачи этих затрат в стоимостном выражении. Так, в отраслях, оказывающих платные услуги, к каковым относится транспорт, в качестве критериев экономической эффективности вполне применимы производительность труда, себестоимость, прибыль, рентабельность.

Но эти традиционные показатели применимы лишь в том случае, если действие рыночных регуляторов не снижает уровня и качества жизни людей, пользующихся транспортными услугами. В условиях, когда возникает противоречие между повышением рентабельности оказания услуги и возникающим в следствие этого удорожанием жизни людей, необходимо для оценки работы транспорта использовать иные критерии.

Кроме того, при определении экономической эффективности транспортной инфраструктуры необходимо учитывать, что она проявляется не только во внутренних показателях самой транспортной инфраструктуры (внутриотраслевой эффект), но и находит свое основное выражение в результирующих показателях обслуживаемых ею отраслей и производств (внешний эффект). Для оценки эффективности функционирования транспортной системы предлагается применять минимальный транспортный стандарт.

Минимальный транспортный стандарт мы рассматриваем как совокупность индикаторов потребления населением и хозяйствующими субъектами транс-

...традиционные показатели применимы лишь в том случае, если действие рыночных регуляторов не снижает уровня и качества жизни людей, пользующихся транспортными услугами

портных услуг, от которых, в конечном счете, зависит состояние экономики и уровень качества жизни населения. В качестве индикаторов минимального транспортного стандарта могут выступать:
– уровень транспортной доступности (%);
– уровень транспортной дискриминации (%);
– доля транспорта в загрязнении окружающей среды (%);
– удельный потерянный фонд свободного времени (ч/чел.);
– уровень ДТП из-за неудовлетворительного качества автодорог (ед./100 000 поездок);
– грузоемкость экономики (ткм/1 руб. ВВП);
– ежегодная подвижность населения с социально-культурными целями (км/чел.);
– соотношение затрат на транспортную инфраструктуру и подвижной состав (%);
– доля общественного транспорта в пассажироперевозках (%)
и т.д. [2].

минимальный транспортный стандарт мы рассматриваем как совокупность индикаторов потребления населением и хозяйствующими субъектами транспортных услуг

Снижение транспортных издержек

Минимальный транспортный стандарт выступает как реальный механизм регламентирования использования различных видов ресурсов при реализации стратегии транспортного обслуживания и развития всего транспортного комплекса, включая транспортную инфраструктуру. Одновременно для решения задач оптимизации транспортных потоков необходимо обеспечить координацию и контроль всех звеньев, составляющих целостную систему перемещения грузов от первичных производителей до конечного потребителя готовой продукции. Возможными направлениями снижения транспортных издержек в условиях рыночных отношений могут быть:
– наличие развитой транспортной инфраструктуры, обеспечивающей все виды транспорта;
– создание региональной транспортно-складской системы, обслуживающей различные виды транспорта, и обеспечивающей быструю доставку грузов до конечных потребителей;
– организационно-экономическое объединение производителей продукции и сбытовых организаций;
– разработка оптимальных схем складирования, переработки и дальнейшего продвижения товаров;

...для решения задач оптимизации транспортных потоков необходимо обеспечить координацию и контроль всех звеньев, составляющих целостную систему перемещения грузов

– использование универсальных видов транспорта только в пределах сфер их экономически рационального функционирования;
– минимизация затрат обращения и товародвижения и др.

Определение схемы и маршрутов товародвижения обусловлены целями оптимизации, необходимостью минимизации сроков поставки при максимальном уровне качества транспортных услуг, максимальной прибыли, минимальных издержек и рисков. В этих целях предлагается в рамках крупных региональных проектов формировать управляющую компанию и организовывать концессионные торги, направленные на комплексное решение острых проблем развития региональной транспортной инфраструктуры, тем самым разделяя ответственность за комплексное решение региональных транспортных проблем между органами власти и управляющей компанией.

Литература

1. Задворный Ю.В., Николаев В.А. Транспортная инфраструктура в экономической интеграции северных регионов. – Мурманск: Север, 2008.
2. Морозова И. А. Маркетинговое обеспечение развития инфраструктуры рынка транспортных услуг: Автореф. дисс. ... д-ра экон. наук. – Волгоград, 2008.
3. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)».

pn

Yurij V. Zadvorny
Cand. of Econ. Sci., Murmansk State Technical University, Doctoral Student, Russian Academy of Public Service under the President of the Russian Federation

Criteria of Efficiency of the Regional Transport Infrastructure

Abstract

The author proves the need for a multi-criteria evaluation of effectiveness of the regional transport infrastructure. According to the author, it is necessary to use so-called „minimum transport standards" to manage the transport development. Read more in the article.

Keywords: transport infrastructure, evaluation criteria, minimum transport standards, performance indicators, level of transport accessibility, cargo intensity of economy, mobility of population