

V. GIZATULLINA, PhD, Professor
V. GIZATULLINA
Belarusian state University of Transport

THE DEVELOPMENT OF METHODOLOGICAL APPROACHES TO THE ASSESSMENT OF LABOUR PRODUCTIVITY IN THE RAILWAY SYSTEM

The article considers a set of methods used to measure labor productivity on the Belarusian railway by management levels; the necessity of developing new methodological approaches to the calculation of labor productivity in the structural units of railway departments, taking into account the peculiarities of their technological processes.

Получено 16.09.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 656.07

И. А. КОЖЕВНИКОВА

Белорусский государственный университет транспорта

ИССЛЕДОВАНИЕ СУЩНОСТИ РЫНКА ОБЩЕСТВЕННЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Представлены результаты фундаментальных исследований рынка общественных пассажирских перевозок, которые должны быть учтены в принятии решений на всех управленческих уровнях. Показано, что нейтрализация негативных последствий от рыночных преобразований в сфере общественных пассажирских перевозок возможна лишь при условии четкого понимания глубинной социально-экономической сущности общественных пассажирских перевозок и их всесторонней оценки.

Общественные пассажирские перевозки практически во всех странах мира, в том числе и высокоразвитых, являются убыточной сферой хозяйственной деятельности, в которой компенсация выпадающих доходов осуществляется за счет бюджетного либо перекрестного финансирования. Необходимость повышения экономической эффективности общественных пассажирских перевозок (далее – ОПП) привела к рыночным реформам в данной сфере во многих странах, в частности и к демонополизации железных дорог. Анализ протекания указанных реформ, как и в целом их необходимость, в частности России и Казахстане, привели к острым дискуссиям, в которых мнения ученых разделились на два лагеря – «либеральный» и «консервативный».

Либеральную позицию в отношении рыночных реформ на железнодорожном транспорте отстаивали ученые Петербургского университета путей сообщения, в их числе профессора А. А. Зайцев, А. Н. Ефанов и В. П. Третьяк, А. И. Гурьев, которые утверждали, что оптимальной для железнодорожного транспорта является акционерная форма собственности [7, с. 18]. Специалист по истории железных дорог, кандидат исторических наук А. И. Гурьев так характеризовал сложившуюся систему управления железнодорожным транспортом: «В целом, существовавшие на железнодорожном транспорте экономические отношения, как и во всем народном хозяйстве, носили затратный характер. Они не содержали внутренних двигателей или стимулов для наращивания эффективности работы, создания более качественных и по возможности менее дорогостоящих продуктов или услуг. В этом заключался самый глубинный недостаток советской модели железнодорожного транспорта, заволащивая ее, как и всю социалистическую систему, в неизбежный тупик». Приверженцы либеральной позиции подчеркивали, что в сохраняемой советской модели государственного регулирования железной дороги приоритетной целью выступало выполнение показателей качества эксплуатационной работы по отношению к запросам потребителей.

К числу главных идеологов консервативной позиции относительно реформ железнодорожного транспорта можно отнести бывшего министра путей сообщения СССР доктора технических наук, профессора Н. С. Конарева, который утверждал, что акционирование железнодорожной дороги есть не что иное, как «антигосударственный проект планового разрушения отрасли» [7, с. 18]. Крайне консервативных позиций также придерживаются доктор экономических наук, профессор В. А. Персианов, а также доктор технических наук, профессор Ю. М. Дьяков и другие.

Автор разделяет позиции профессоров Б. М. Лапидуса, Д. А. Мачерета, Ю. И. Соколова, Н. П. Терешинной относительно вынужденной необходимости эволюционных рыночных преобразований на железной дороге, обусловленных острой потребностью в повышении эффективности, улучшении качества работы, необходимостью привлечения инвестиций в модернизацию отрасли, при сохранении оптимального государственного регулирования. Эта задача особенно актуальна для Республики Беларусь, где железная дорога продолжает оставаться естественной монополией.

Наиболее динамично рыночные реформы осуществляются в сфере автомобильного транспорта как в городском, так и межрегиональном сообщениях. Данная ситуация характерна для всех стран. Государству отводится макроэкономическая роль в создании условий для развития транспортного комплекса. При этом активно ведутся дискуссии в научно-практической среде о степени государственного регулирования этого комплекса. В данном контексте в мировой практике сформировались три основные модели управления ОПТ, в зависимости от соотношения рыночных и административных механизмов [2, с. 39]:

- административная модель управления (США, Канада, Париж);
- регулируемый рынок (Лондон, ряд столиц скандинавских стран);
- свободный рынок (Великобритания, за исключением Лондона, Сантьяго, Чили).

Общей тенденцией всех моделей регулирования предприятий ОПП является расширение использования рыночных инструментов в организации ОПП. Основной формой создания конкурентных условий является реализация маршрутных договоров между органом местной власти и частными перевозчиками на тендерной основе. Органы местной власти сохраняют за собой право контроля за выполнением частным перевозчиком условий муниципального заказа, вплоть до лишения лицензий за выявленные нарушения. [8, с. 19].

Анализ зарубежных моделей управления системой ОПП свидетельствует о том, что опыт дерегулирования имеет ряд преимуществ и недостатков. К положительным аспектам, в первую очередь, необходимо отнести снижение объемов бюджетных дотаций, к отрицательным – последствия социального характера, а именно: неудовлетворенность пассажиров нарушением расписания движения и отсутствием полной информации об условиях транспортного обслуживания, сокращением или полной ликвидацией наиболее убыточных, но социально-значимых маршрутов. Кроме того, стимулирование применения рыночных механизмов в системе ОПП сопровождалось сокращением персонала транспортных предприятий и снижением уровня заработной платы [3, с. 41].

Ввиду отсутствия единой позиции в среде ученых по поводу рыночных преобразований в транспортном комплексе, в частности в вопросах монополизации железной дороги, представляется целесообразным уточнить сущность и специфику рынка общественных пассажирских перевозок.

К. Р. Макконелл и С. Л. Брю в своем фундаментальном труде «Экономика: принципы, проблемы и политика» определяют рынок как «институт или механизм, сводящий вместе покупателей (предъявителей спроса) и продавцов (тех, кто обеспечивает предложение) отдельных товаров, услуг или ресурсов» [6, с. 46]. Данное определение указывает на автономность этого механизма и его способность к саморегуляции. По мнению Ф. Хайека, «рынок формируется в процессе естественного отбора и не подчинен решению определенных задач. Он предназначен для соединения и увеличения возможности людей в достижении их конкурирующих целей» [5, с. 203]. Толкование рынка с позиции классиков либеральной экономической мысли как саморегулирующей, сбалансированной системы взаимодействия спроса и предложения не соответствует современным экономическим реалиям, связанным с построением социально-ориентированной рыночной модели экономической системы, а также усложнением и увеличением численности факторов, определяющих рыночные условия. Представители неоклассиче-

ского направления экономической мысли пытались адаптировать свои научные положения к изменяющимся социально-экономическим условиям. Так, представитель Кембриджской школы, последователь Маршала, А. Пигу утверждал, что максимум благосостояния можно достичь только при условии участия государства. Для обоснования необходимости государственного вмешательства Пигу ввел такие понятия, как «внешние эффекты», «социальная стоимость», «социальная значимость товара». Он считал, что «внешние эффекты» должны быть устранены с помощью государства для того, чтобы обществу обеспечить экономическое равновесие. По его мнению, рыночный механизм не в состоянии создать условия для такого равновесия, потому что частные интересы производителей могут не совпадать с общественными. Учение Пигу о «внешних эффектах» особенно актуально для ОПП ввиду проявления их воздействия на различные аспекты социально-экономической жизни, что требует дополнительного учета этих эффектов при анализе и оценке конкурентоспособности ОПП и рыночных инструментов, применяемых для их регулирования.

В вопросе понимания сущности рынка автор выражает свою солидарность со взглядами одного из основоположников экономической антропологии Карла Поланьи, который на основании анализа истории рынков и экономических систем приходит к выводу, что рынки не более, чем вспомогательные инструменты экономической жизни, а сама экономическая жизнь является подчиненным элементом более широкой социальной системы [1, с. 14]. К. Поланьи активно участвовал в научных спорах относительно приоритета формального либо субстантивистского подхода в экономической науке. Представители формального подхода (Г. Демсец, Дж. Стиглер, Ф. Найт и др.) отстаивали идеи, положенные в основу «economics», о том, что поведение экономического субъекта базируется исключительно на принципах рациональности, наиболее оптимальном распределении ресурсов, основанном на анализе всех возможных альтернатив, и максимизации своей выгоды. Субстантивисты (К. Поланьи, Л. П. Мейр, М. Херсковиц) указывали на узкое понимание предмета экономической науки формалистами, справедливо подчеркивая, что человек не всегда рационален, и предлагали более широкое понимание предмета экономической науки, которое выражали как «процесс добывания средств к существованию» [1, с. 20]. Критика идеи рационального «человека экономического» получила свое развитие в рамках поведенческой экономики, последователи которой (Д. Канеман и А. Тверски, Дж. Стиглиц, Р. Талер) обосновали с использованием положений когнитивной психологии и социологии, что существование «Homo economicus» противоречит реальности, опровергая тем самым фундаментальные постулаты «economics».

Исследование различных научных подходов к пониманию экономической сущности и природы рынка позволяют говорить о том, что рынок – это

вспомогательный механизм, эффективность работы которого не может быть оценена только лишь с позиции его самостоятельности и саморегулирования, а определяется эффективностью работы субъекта управления.

Понимание сущности рынка не является универсальным для различных рынков товаров и услуг, а имеет свою специфику в каждом отдельном случае. В работах по общетранспортным вопросам, а также по маркетингу транспортных услуг чаще встречается общее определение рынка транспортных услуг, без уточнения его специфики применительно к общественным пассажирским перевозкам. Обобщая исследования литературных источников, можно сделать вывод, что в преобладающем большинстве работ по маркетингу транспортной отрасли рассматривается общее понятие «рынок транспортных услуг», под которым понимают комплекс рыночных отношений, складывающихся в транспортной отрасли [4, с. 13]. Более развернутое определение предлагает д-р экон. наук, профессор Е. В. Будрина, с позиции системного подхода она определяет рынок транспортных услуг как «систему со встроенным механизмом управления отраслью, посредством которого формируются отношения обмена между покупателями (клиентами) и продавцами (производителями и посредниками в продаже) транспортных услуг. Регулируются потребности государства и общества в этих услугах с помощью экономических инструментов, выделяется сфера рыночного и географического пространства продаж транспортных услуг, экономика государства работает с заданной эффективностью» [4, с. 113]. Первое из представленных определений обладает высокой степенью обобщенности, второе – излишней детализированностью, и оба они не дают четкого понимания сущности и специфики рынка общественных пассажирских перевозок. Уточнение указанных категорий необходимо с целью формирования обоснованной позиции относительно необходимости и целесообразности рыночных преобразований в объекте исследования.

Фундаментальное исследование рынка общественных пассажирских перевозок требует рассмотрения объекта исследования с трех позиций:

1 С позиции процесса перевозки. Анализ литературных источников позволяет констатировать отсутствие принципиальных расхождений в определении понятия «общественные пассажирские перевозки». Различные толкования сводятся к тому, что ОПП – это процесс перемещения пассажиров, ручной клади и багажа по заданному маршруту с использованием определенного вида транспортного средства [4, с. 39].

2 С позиции социально-экономической системы. ОПП являются социально-экономической системой, которая создает условия для территориальной целостности, реализации конституционного права граждан на свободу перемещения, устойчивого развития, прохождения интеграционных процессов, а также повышения уровня глобальной конкурентоспособности государства. Сущность системы ОПП проявляется в выполнении следующих социальных функций:

- обеспечения уровня качества перевозок, соответствующего требованиям безопасности, комфортабельности, доступности, длительности поездки;
- сокращения внетранспортных потерь от дорожно-транспортных происшествий, экологического загрязнения, непроизводительного использования времени, транспортной усталости;
- обеспечения благоприятных условий труда и отдыха сотрудников предприятий ОПТ.

Экономические функции системы ОПТ выражаются в обеспечении повышения экономической эффективности деятельности предприятий, оказывающих соответствующие услуги, с целью сокращения дотаций на компенсацию выпадающих доходов по данному виду деятельности, а также создания условий для инвестирования в основной капитал.

3 С позиции квазиобщественного (частно-общественного) блага. Предпосылкой такого подхода к рассмотрению ОПТ служит наличие внешних эффектов, «экстерналий» (согласно теории Пигу) или «внетранспортных эффектов». Внешними эффектами общественного пассажирского транспорта пользуются все без исключения члены общества, и наличие таких эффектов указывает непосредственно на то, что данная сфера деятельности не может быть отрегулирована за счет автоматических рыночных механизмов.

В анализе эффективности общественных пассажирских перевозок за основу берется, как правило, процессный и экономический подходы, поскольку они поддаются четкой формализации. Подходы с позиции квазиобщественного блага и социальной системы не учитываются, поскольку отсутствует разработанный методический аппарат для их учета ввиду сложности формализации. В связи с этим принятие управленческих решений в реформировании ОПТ и внедрении рыночных инструментов может носить необоснованный в полной мере характер и иметь ряд негативных последствий, которые проявлялись в России в ходе реформирования железной дороги. Во избежание негативных последствий при внедрении рыночных инструментов в сферу управления общественными пассажирскими перевозками необходимо исходить, в первую очередь, из рассмотрения фундаментальной сущности ОПТ, определяющей их как квазиобщественное благо, обладающее весомыми внешними эффектами, а также внедрить методики оценки таких эффектов с целью контроля исполнения основных положений Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития, определяющей главной стратегической целью повышение уровня и качества жизни человека.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Великая трансформация Карла Поляни: прошлое, настоящее, будущее / Р. М. Нуреев [и др.] ; под ред. Р. М. Нуреева. – М. : ГУ-ВШЭ, 2007. – 320 с.

2 **Володькин, П. П.** Методология формирования и управления муниципальной автотранспортной системой : монография / П. П. Володькин. – Владивосток : Дальнаука, 2011. – 443 с.

3 **Галабурда, В. Г.** Основы маркетинга на транспорте : учеб. пособие / В. Г. Галабурда, Е. А. Иванова, Ю. И. Соколов. – М. : МИИТ, 2011 – 268 с.

4 **Гусев, С. А.** Повышение качества и безопасности услуг интеллектуализацией логистики пассажирских перевозок города : монография / С. А. Гусев, В. Н. Басков. – Саратов : Сарат. гос. техн. ун-т, 2013. – 160 с.

5 История экономических учений : учеб. пособие / Г. А. Шмарловская [и др.] ; под общ. ред. Г. А. Шмарловской. – 5-е изд., стер. – Минск : Новое знание, 2006. – 340 с.

6 **Макконелл, К. Р.** Экономикс: принципы, проблемы и политика / К. Р. Макконелл, С. Л. Брю. – М. : Инфра-М, 2003. – 972 с.

7 **Хусаннов, Ф. И.** Железные дороги и рынок : сборник статей / Ф. И. Хусаннов. – М. : Издательский дом «Наука», 2015. – 582 с.

8 Экономика пассажирского транспорта / В. А. Персианов [и др.] ; под ред. В. А. Персианова. – М. : КноРус, 2012. – 389 с.

I. KOZHEVNIKOVA

Belarusian State University of Transport

RESEARCH OF THE ESSENCE OF THE MARKET OF PUBLIC PASSENGER TRANSPORTATION

Neutralization of the negative effects of market transformations in the field of public passenger transportation is possible only if there is a clear understanding of the deep socio-economic essence of public passenger transportation and their comprehensive assessment. This article presents the results of fundamental research of the public passenger transportation market, which should be taken into account in decision-making at all management levels.

Получено 30.10.2018