

Наиболее ценными будут расчеты, проведенные не по рабочему парку вагонов, а по инвентарному, что в данный момент также является крайне затруднительным в связи с отсутствием необходимой информации.

Кроме того, в процессе анализа возникает необходимость оценки осуществления отдельных мероприятий, влияющих на эффективность использования грузовых вагонов. Поэтому для разработки методики оценки экономической эффективности использования грузовых вагонов следует рассмотреть возможные экономические эффекты, возникающие в процессе их эксплуатации, которые связаны с увеличением суммы прибыли, получаемой в результате высвобождения вагонов за счет ускорения оборота грузовых вагонов, снижения срока окупаемости вагонов, повышения их грузоподъемности и грузовместимости.

УДК 656.072

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВНЕТРАНСПОРТНОГО ЭФФЕКТА ОБЩЕСТВЕННЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ

И. А. КОЖЕВНИКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Цифровизация экономики, обусловленная стремительным развитием информационно-коммуникационных технологий, является процессом неизбежным и сопровождается положительными экономическими эффектами. При этом цифровая революция влечет за собой изменение формы и содержания основных сфер жизнедеятельности: экономики и управления, науки и безопасности, разрушает привычные стереотипы хозяйствования, а также обостряет ряд социальных проблем. Принимая во внимание тот факт, что главной целью функционирования национальной экономики является повышение уровня и качества жизни населения, стремление к экономической эффективности за счет активного внедрения цифровых технологий должно одновременно сопровождаться стремлением к социальной эффективности. Соотношение социальной и экономической эффективности выступает краеугольным камнем в оценке общественных пассажирских перевозок (далее – ОПТ) и требует обоснованных научных подходов к решению данной проблемы.

Современные тенденции развития ОПТ, базирующиеся на принципе ко-модальности, расширяют диапазон понимания эффективности общественных пассажирских перевозок (далее – ОПП) и критериев ее оценки. Вместе с тем на практике продолжает бытовать подход, базирующийся исключительно на экономических критериях оценки эффективности ОПП. Социальный аспект системы ОПТ выражается в создании условий для жизнедеятельности человека. В свою очередь, эти условия непосредственно влияют на здоровье человека, его физическое и моральное самочувствие, от них зависит фонд свободного времени человека. Все эти факторы определяют в целом эффективность общественного воспроизводства. При этом насыщение городов транспортными средствами ухудшает общественную, экологическую обстановку, повышает аварийность, что переводит задачу обеспечения пассажирских перевозок в разряд серьезных проблем, распространяющихся далеко за пределы транспортной сферы.

Приоритизация экономических критериев эффективности зачастую оборачивается более высокими социальными потерями, о которых свидетельствуют результаты социологических исследований, проводимых различными учеными в различное время. Согласно данным исследованиям можно установить следующие закономерности [1, с. 17]:

- каждые 10 минут, которые пассажир проводит в переполненном составе, снижают его производительность в среднем на 10 %;
- производительность труда сотрудников, продолжительность времени в пути до работы у которых превышает 45 минут, в первые часы трудового дня снижается в среднем на 27 %;
- производительность труда сотрудников, которые тратят на поездку до работы 25 минут, на 10 % ниже, чем у тех, кто живет в непосредственной близости к месту работы;
- у лиц до 30-летнего возраста, живущих в радиусе до 30 минут пути до работы, число пропущенных дней по болезни в 1,5 раза меньше, чем у лиц того же возраста, которые тратят на работу

более часа. У трудящихся 40–50-летнего возраста количество пропущенных дней увеличивается в 1,8–2,0 раза.

Теоретические основы исследования влияния функционирования транспортной сферы за ее пределами заинтересовали ученых еще в XIX веке. Наиболее представительными фигурами в изучении этого вопроса на первоначальном этапе были Ж. Дюпюи и А. Маршалл. В 1922 г. этой задачей стал серьезно заниматься академик В. Н. Образцов, который оценил соотношение эффекта в транспортной сфере к эффекту за ее пределами как 1 к 4 или 1 к 7 (в зависимости от условий). Данные соотношения сохранили свою значимость, однако увеличилась значимость внетранспортных эффектов [2, с. 283].

На современном этапе развития транспортной науки особая роль в изучении вопросов внетранспортного эффекта принадлежит М. Ф. Трихункову, Ю. И. Соколову, Н. П. Терешинной, В. Г. Галабурде, П. В. Куренкову, А. Ф. Котляренко, Б. М. Лапидусу, Д. А. Мачерету и другим.

Относительно толкования внетранспортного эффекта серьезных расхождений нет, авторы сходятся во мнении, что это блага либо сопряженные эффекты, которые проявляются в различных сферах социально-экономической жизни общества от функционирования транспортной сферы. Кроме того, под внетранспортным эффектом также необходимо понимать как положительные, так и отрицательные последствия использования различных видов транспортных средств, проявляющиеся за пределами транспортной сферы. Иными словами, внетранспортный эффект есть совокупность выгод и/или потерь, которые непосредственно не отражаются на финансовых результатах перевозчика, но должны быть учтены либо при оценке конкурирующих видов транспорта, либо при комплексном социально-экономическом анализе.

Исследование различных подходов к оценке и анализу внетранспортного эффекта позволяют сделать вывод о том, что разработки в данной области носят фрагментарный характер. Проблемные вопросы оценки эффективности работы предприятий ОПТ не получили должного рассмотрения в транспортной науке, где основное предпочтение отдавалось учеными исследованию различных аспектов грузовых перевозок ввиду их повышенной рентабельности.

Встречающиеся методики оценки социальной значимости транспортной сферы, как правило, затрагивают отдельные аспекты ее проявления и имеют сложности в практическом применении. Недостаточная разрешенность задач в данной сфере во многом обусловлена их слабой формализацией, что вызывает определенные сложности в выработке единых подходов к их решению и определению стоимостного выражения внетранспортных эффектов, однако это не умаляет значимости, а, напротив, требует акцентирования особого внимания в связи с необходимостью объективного обоснования принятия наиболее рациональных управленческих решений в данной сфере и их согласования на различных уровнях управления.

С учетом рассмотренных подходов к определению эффективности и внетранспортных эффектов можно сформулировать понятие социального эффекта. Под социальным эффектом ОПТ предлагается понимать результаты транспортной работы, проявляющиеся во внетранспортной сфере и выраженные в потерях от заторов на дорогах, потерях от ДТП, транспортной усталости, временных потерях пассажира, экологических последствиях.

Многовекторный характер воздействия транспортной сферы на все аспекты социально-экономической жизни общества требует разработки комплексной критериальной основы для всеобъемлющего учета внетранспортного эффекта и сопоставление его с экономическим эффектом на транспорте для обоснования принятия наиболее оптимальных управленческих решений в данной сфере. Таким образом, научная парадигма в области изучения ОПТ должна отвечать острым вызовам современности, учитывать экологические, демографические, градостроительные, экономические проблемы, а также необходимость повышения социально-экономической эффективности. Как следствие, модернизации требуется методический аппарат транспортной науки, позволяющий обосновывать целесообразность различных инвестиционных транспортных проектов, а также вырабатывать рекомендации для формирования национальных программ и стратегий развития транспортной системы государства.

Список литературы

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

2 Управление спросом на железнодорожные перевозки и проблемы рыночного равновесия : [монография] / Ю. И. Соколов [и др.] ; под ред. Ю. И. Соколова. – М. : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2015. – 320 с.