

нее устойчивое состояние. К большим отклонениям и нарушению устойчивости сложной системы могут привести волюнтаристские решения, например, вмешательство в протекание естественного экономического процесса.

Недопустимо в управлении принимать неоправданно большие рывки.

Как показывает исторический опыт, важнейшим в управлении является не сила, а правильная форма воздействия на систему. Малые, правильно организованные воздействия на сложную систему более эффективны.

Так, путь "шоковой терапии", предпринятой режиссерами новой России и не учитывающей специфики российского менталитета, культурной традиции, привел к ликвидации веками складывающейся макроструктуры, разрушению целостности народнохозяйственного комплекса.

Чтобы не утратить управляемости системой, не допустить разрыва цепи обратной связи, целесообразной, на наш взгляд, является технология циклического управления, с проверкой результативности каждого очередного шага.

Таким образом, некоторые методологические принципы синергетики, обозначенные нами в работе, могут быть полезными в выработке императивов эффективной транспортной политики государства.

Получено 12.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47:656

Н. Д. Малькевич

Белорусский государственный университет транспорта

И. Н. Тихомиров

ООО "Марс", г. Москва

Н. Ф. Зеньчук

Белорусский государственный университет транспорта

РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В ФОРМИРОВАНИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ДОХОДА И ЧИСТОГО НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОДУКТА

Рассмотрена роль транспорта в формировании национального дохода и чистого национального продукта.

Национальный доход представляет собой доход всего населения от всех источников его поступления (или его так называемый располагаемый доход)

и располагаемый доход государства (после осуществления выплат зарплаты и жалования всем госбюджетным работникам, денежного довольствия военнослужащим, трансфертных платежей). Располагаемым доходом население может распоряжаться по своему усмотрению. Располагаемый доход государства, остающийся у него от налоговых поступлений после выполнения указанных выше выплат, используется на закупки товаров и услуг государственного назначения (здания и оборудование государственных учреждений, объекты государственной инфраструктуры, вооружение, электроэнергия, теплоэнергия, услуги связи и т.п.).

Национальный доход от транспортных услуг образуется по мере осуществления транспортных расходов на их создание. Величина национального дохода от транспортных услуг представляет собой общетранспортные издержки, включая все виды государственных налогов и сборов, за вычетом стоимости использованных транспортом для создания этих услуг закупаемых товарно-материальных ценностей (материалов, топлива) и услуг так называемых посторонних производственных предприятий (электро- и теплоснабжения, услуг министерства связи и т. п.), а также услуг капитала (проценты по банковским кредитам). Следовательно, национальный доход от транспортных услуг включает в себя оплату труда всех работников транспорта с отчислениями в органы социальной защиты населения, все виды государственных налогов и сборов и выплаты дивидендов по акциям транспортных предприятий и процентов за кредиты.

Национальный доход от транспортных услуг образуется по мере осуществления издержек при оказании этих услуг населению и производственным предприятиям.

Чистый национальный продукт представляет собой вновь созданную стоимость (стоимость потребительских благ), реализованную населению и на экспорт. Во избежание двойного счёта не всю стоимость транспортных услуг можно сразу непосредственно относить к чистому национальному продукту.

Под вновь созданной стоимостью транспортных услуг при перевозках пассажиров следует понимать тарифную провозную плату как доход транспорта за вычетом стоимости использованных транспортом на эти перевозки закупаемых товарно-материальных ценностей и услуг посторонних производственных предприятий. Здесь наблюдается некоторая аналогия с определением национального дохода от транспортных услуг. Только в данном случае стоимость использованных закупаемых транспортом товарно-материальных ценностей и услуг посторонних производственных предприятий вычитается из доходов от перевозок, в то время как при определении национального дохода – из общих транспортных издержек, связанных с перевозками.

При перевозке пассажиров реализация транспортных услуг населению (как и всех других услуг) производится до полного фактического их потреб-

ления, обычно по принципу так называемой предварительной оплаты. В этом случае можно считать, что вновь созданная стоимость транспортных услуг реализуется населению до начала их выполнения и потребления.

При оказании транспортных услуг производственным предприятиям (производителям благ производственного и личного потребления) фактическая реализация этих услуг осуществляется одновременно и совместно с реализацией населению конечных потребительских благ, созданных этими производственными предприятиями. До этого момента транспортные услуги, как и все остальные стадии производства благ личного потребления, являются промежуточными факторами производства, не выходящими за пределы производственной сферы, т. е. непосредственно не поступающими в сферу потребления. Следовательно, транспортные услуги при перевозке товаров в сфере обращения самостоятельно не создают чистого национального продукта в натуральном выражении, а лишь участвуют в создании новой дополнительной стоимости. Вновь созданная стоимость за счёт транспортных услуг может быть определена только при реализации сферой производства в сфере потребления (населению, государству и на экспорт) конечных результатов своей деятельности (потребительских благ) как транспортная составляющая в стоимости этих благ.

Транспортная составляющая в чистом национальном продукте представляет собой доход транспорта от перевозок (по тарифным провозным платам) за вычетом стоимости использованных транспортом закупаемых товарно-материальных ценностей и услуг сторонних производственных предприятий.

Хотя транспортная составляющая, входящая в чистый национальный продукт фактически получается только в момент реализации (населению, государству и на экспорт) потребительских благ, созданных предприятиями с участием транспортных услуг или непосредственно транспортными предприятиями, но она может рассчитываться по отчётным периодам (например, за год) как доход транспорта от перевозок за вычетом стоимости потреблённых при перевозках за этот период товарно-материальных ценностей и услуг посторонних производственных предприятий.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Макконел К.Р., Брю С.Л. Экономикс: принципы, проблемы и политика: Пер. с англ. 11-е изд. – К.: Хагар-Демос, 1993. – 786 с.
- 2 Менкью И.Г. Макроэкономика: Пер. с англ. – М.: Изд-во МГУ, 1994. – 736 с.
- 3 Самуэльсон П.А., Нордхаус В.Д. Экономика: Пер. с англ. – М.: Бином, 1997. – 800 с.
- 4 Сакс Дж.Д., Ларрен Ф.Б. Макроэкономика. Глобальный подход: Пер. с англ. – М.: Дело, 1996. – 848 с.
- 5 Фишер С., Дорнбуш Р., Шмалензи Р. Экономика: Пер. с англ. 2-е изд. – М.: Дело ЛТД, 1993. – 864 с.

Получено 05.03.2003