

Красикова А. А.

**МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/1/2008/9/36.html](http://www.gramota.net/materials/1/2008/9/36.html)

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по данному вопросу.

Источник

**Альманах современной науки и образования**

Тамбов: Грамота, 2008. № 9 (16). С. 110-113. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/1.html](http://www.gramota.net/editions/1.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/1/2008/9/](http://www.gramota.net/materials/1/2008/9/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [almanac@gramota.net](mailto:almanac@gramota.net)

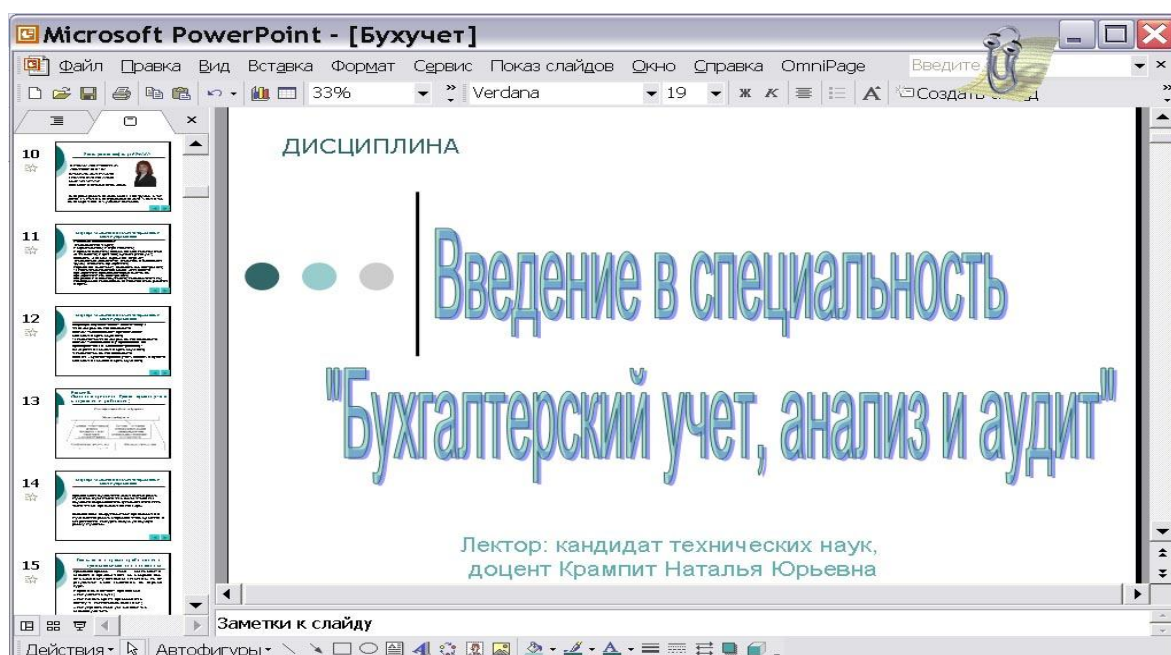


Рис. 2. Лекции-презентации по дисциплине «Бухгалтерский учет, анализ и аудит»

Во время изложения лекции основные моменты теоретического материала курса находятся перед глазами студента, т.е. отпадает необходимость повторять необходимые для конспектирования данные и зарисовывать схемы и таблицы на доске, что приводит к экономии аудиторного времени. Следовательно, появляется возможность приводить больше примеров, задавать вопросы и побуждать к дискуссии. Тем самым поддерживать интерес аудитории к предмету. Также положительным моментом является и то, что появляется возможность постоянно следить за реакцией аудитории и, если необходимо снимать напряжение и усталость аудитории. Для закрепления материала и подготовки к зачету студенты пользуются учебным пособием [Крампит 2006: 1].

В заключении хочется отметить, что учеба в институте отличается от школьного обучения, поэтому предлагаемая в лекционном курсе «Введение в специальность» информация и методика преподавания помогает студентам лучше понять и разобраться в специфике выбранной специальности, принять соответствующую культуру поведения в вузе и познакомиться с основными требованиями образовательной программы специальности, а также способствует более быстрой адаптации студентов в стенах высшего учебного заведения.

#### Список литературы

**Крампит Н. Ю.** Введение в специальность «Бухгалтерский учет, анализ и аудит»: Учебное пособие. - Юрга: Изд-во ЮТИ ТПУ. - 2007. - 96 с.

## МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

*Красикова А. А.  
Институт прикладной экономики и менеджмента  
Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота, г. Калининград*

Проектирование параметров развития и функционирования регионального транспорта, транспортного комплекса, транспортной инфраструктуры, рынка транспортных услуг – одна из основных составляющих стратегических и программных документов, как государственного, так и регионального уровня. Наиболее приемлемой методикой разработки комплекса мер, способствующих развитию рынка транспортных услуг (под которым, учитывая недостаточную степень проработанности понятия в специальной литературе и необходимость его применения для дальнейшего использования при анализе, будем понимать механизм, ориентированный на формирование оптимального соотношения показателей цены (продавцы) и степени удовлетворенности от услуги (покупатели) при организации процесса доставки грузов и пассажиров), а также по другим направлениям является разграничение заявленных мероприятий во времени. Выделение отдельных параметров, которые необходимо реализовать в краткосрочном периоде, среднесрочном и долго-

срочном периодах, соответственно. Начальным этапом формирования документов, содержащих план развития по определенным направлениям, отраслям, регионам или в целом на государственном уровне является анализ текущей ситуации.

Известно, что транспортная система - фактор, во многом обеспечивающий экономический рост и повышение качества жизни [3]. На некоторых территориях, к числу которых можно отнести и Калининградскую область, транспортная составляющая является важнейшим элементом, который в рамках данного региона может способствовать превращению области в один из важнейших транспортных узлов на российском северо-западе [2]. По определенным направлениям можно наблюдать общие тенденции развития транспорта на государственном и региональном уровнях. Для этого обратимся к следующим статистическим данным, представленным в Таблице 1 [5].

Таблица 1.

Перевозки грузов по видам транспорта общего пользования по РФ (млн. тонн)

	1992	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Транспорт - всего	4849	3457,6	2559	2609,9	2612,9	2755,8	2867,9	3058,8	3220,9	3573,3
в том числе по видам:										
железнодорожный	1640	1028	1047	1058	1084	1161	1221	1273	1311	1211,2
автомобильный	1862	1441	550	561	503	490	493	612	714	1287,1
трубопроводный	947	783	829	853	899	976	1024	1048	1070	816,55
морской	91	65	27	24	26	24	18	17	16	27,607
внутренний водный	308	140	106	113	100	104	111	108	109	106,21
воздушный	1,4	0,6	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,8464

Данные 2007 года получены методом экстраполяции. Как показывает таблица, в период с 2000 года по железнодорожному, автомобильному, трубопроводному транспорту наблюдается положительная динамика с определенной вариативностью. Снижение объемов перевозок характерно для морского, в отдельные годы внутреннего водного транспорта. По воздушному виду транспорта наблюдаются колебания показателей в границах от 0,8 до 0,9 млн. тонн. Что обусловлено высоким уровнем тарифов по такого рода перевозкам, которые, как правило, значительно превышают уровень тарифных ставок в группе доставки аналогичных объемов грузов и пассажиров другими видами транспорта. Для иллюстрации табличных данных представим их в виде гистограммы, которая позволит выявить виды транспорта, вносящие наибольший и соответственно наименьший вклад в общий объем перевозок грузов (Рис. 1). Как показывает Рис. 1, несомненное лидерство принадлежит железнодорожному транспорту, причем это замечание справедливо в каждый из представленных периодов наблюдения (исключение составляют лишь 1992-1995 г).



Рис. 1. Структура перевозок грузов отдельными видами транспорта в период с 2001 по 2007 год по РФ (млн. тонн)

Сейчас железная дорога продолжает оставаться основным перевозчиком большинства объемных грузов, обеспечивая транспортировку до 80% промышленных товаров и сырья. К 2010 г. объем перевозки грузов железнодорожным транспортом может возрасти более чем на 30% по сравнению с 2004 г (Источник: РБК)

В среднесрочной перспективе на рынке железнодорожных перевозок можно ожидать рост доли экспедиторских компаний, являющихся формально независимыми операторами, а в действительности представляющих интересы крупнейших грузовладельцев – ведущих промышленных холдингов страны. В долгосрочной перспективе, по мере расширения коммерческих операций (прежде всего за счет увеличения объемов перевозок грузов, принадлежащих сторонним клиентам), а также спектра предоставляемых услуг, данные компании составят серьезную конкуренцию логистическим провайдерам, не имеющим прямого доступа к подвижному составу сети железных дорог.

В отношении автомобильных перевозок характерной тенденцией последних лет является опережающий рост автомобильных перевозок собственных грузов парком нетранспортных организаций. Это свидетельствует о несоответствии качества и стоимости предлагаемых услуг запросам потребителей, а также о стремлении товаропроизводителей увеличить прибыль за счет перевозки сырья от поставщиков и доставки конечной продукции потребителям собственным транспортом. Во многом решающим фактором в этом вопросе служит повышение роли логистики при организации деятельности предприятий различных сфер деятельности и тем потенциалом снижения затрат, которым она обладает. Это справедливо как в отношении определения оптимального срока замены транспортного средства методом минимума общих затрат так и при определении доли затрат, приходящихся на каждое наименование товаров при их совместной перевозке в рамках одного транспортного средства, а также при разработке оптимального маршрута доставки, выбор которого осуществляется с учетом значения коэффициента загрузки и общего времени на альтернативных маршрутах.

Следующим видом является морской транспорт - один из важнейших инструментов внешней торговли и международной интеграции, обеспечивающий поставки российских энергоносителей и других товаров на новые перспективные рынки.

Вместе с тем, недостаток тоннажа морского флота и его низкая конкурентоспособность обуславливают снижение грузооборота и крайне низкую долю участия отечественных судоходных компаний в выполнении российских экспортно-импортных перевозок, которая не превышает 5%, по данным Минэкономразвития. В вопросе оптимизации функционирования фактором увеличения грузооборота является дальнейшее развитие портовых перегрузочных комплексов, обеспечивающих обработку российских внешнеторговых грузов, прекращение российских грузопотоков из портов сопредельных стран на отечественные порты.

Перспективы развития внутреннего водного транспорта в значительной степени зависят от состояния водных путей и преодоления тенденции старения судоходных гидротехнических сооружений. Несмотря на устаревание «узких мест» на внутренних водных путях, включая проведение экстренных дноуглубительных и выправительных работ, возможности по увеличению пропускной способности транспортной технологической инфраструктуры ограничены.

В отношении воздушных грузоперевозок заметим, что авиация занимает обособленное положение – авиакомпании в основном выполняют транспортировку почты, а также уникальных и дорогостоящих грузов. Такие грузы, как правило, обладают высокой стоимостью: так, обеспечивая 0,1% объема грузоперевозок всеми видами транспорта, авиакомпании имеют 4% рынка по стоимости перевозимых товаров. В международном сообщении перевозится до 40% грузов; по грузообороту доля международных перевозок – 60% (Источник: РБК). Для воздушных грузоперевозок характерен высокий уровень конкуренции, который, в конечном счете, ведет к консолидации рынка. На сегодняшний день в России существует около 100 грузовых компаний, из которых порядка 20 являются исключительно грузовыми, а остальные совмещают грузовые перевозки с пассажирскими (до 60% грузов перевозится на пассажирских самолетах). Безусловно, по итогам анализа легко отметить преобладание железнодорожных перевозок в общем грузообороте по всем отраслям экономики (84%) и монопольное положение на рынке ОАО «Российские железные дороги», предоставляющего услуги по перевозке грузов на коммерческой основе. Промышленные предприятия, имеющие собственную ж/д инфраструктуру и подвижной состав, осуществляют в большинстве случаев транспортировку объемных грузов на небольшие расстояния, что отражается в низких показателях их грузооборота.

Морские, воздушные и внутренние водные грузоперевозки преимущественно осуществляются специализированными транспортными компаниями. Лишь в последние годы наметилась тенденция к приобретению в лизинг или строительству собственного водного и морского транспорта российскими производственными компаниями (прежде всего нефтяными).

Исключение составляет автомобильный транспорт. Российские компании, вертикально интегрированные холдинги и розничные сети, как правило, имеют свой собственный автомобильный парк, что находит отражение в высокой доле перевозок грузов нетранспортными организациями (86% грузооборота автотранспорта по всем отраслям экономики). Таким образом, перспективы развития транспортной составляющей российского рынка транспортных услуг в определяющей степени зависят от действия следующих факторов:

- Динамика экономического роста и потребительского спроса.
- Уровень развития транспортной инфраструктуры.
- Состояние транспортных средств и подвижного состава с точки зрения соответствия коммерческим и

техническим требованиям.

— Соответствие качества и стоимости предлагаемых услуг запросам клиентов.

— Административное и законодательное регулирование, направленное на повышение конкурентоспособности российских перевозчиков.

— Эффективность механизмов государственной поддержки проектов в транспортном комплексе, уровень инвестиций (Источник: РБК).

#### *Список литературы*

**Транспортная стратегия РФ до 2020 г.** Утверждена постановлением Правительства РФ от 28.04.2005 г.

**Стратегия социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу.** Приложение к постановлению Правительства Калининградской области № 95 от 09 марта 2007 года.

**Будрина Е. В.** Методология и методы регулирования рынка на транспорте: Дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.05. - Санкт-Петербург, 2002. - 331 с.

**Гранберг А. Г.** Основы региональной экономики. - М.: Изд-во гос. ун-та «Высшая школа экономики», 2003.

**Россия в цифрах. 2007:** Крат. стат. сб. Росстат. - М., 2007. – 477 с.

### ТЕОРИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА: ПРЕДПОСЫЛКИ СОЗДАНИЯ, ЭВОЛЮЦИЯ РАЗВИТИЯ В РОССИИ

*Кругова И. Н.*

*Астраханский государственный университет*

Применение понятия «человеческого капитала» позволяет понять роль социальных институтов, выяснить не только социальные параметры, но и провести экономический анализ влияния социального фактора на рыночную экономику. Понятие «человеческого капитала» получает определение как категория общественного воспроизводства: «Человеческий капитал – это сложная категория общественного воспроизводства, имеющая системную структурно-функциональную организацию» [Блауг 1994: 362], под человеческим капиталом в экономике понимается имеющий у человека запас знаний, здоровья, навыков, опыта, которые используются индивидом для получения дохода [8]. Нужно отметить, что это не просто совокупность знаний, способностей, которыми обладает человек. Значит, под понятием «человеческий капитал» нужно видеть:

- приобретенный запас знаний, умений, навыков;
- что этот запас целесообразно использовать в той или иной сфере общественной деятельности, и это способствует росту производительности труда и производства;
- что использование данного запаса приводит к росту зарплаток (доходов) данного работника в будущем путём отказа от части текущего потребления;
- что увеличение доходов способствует заинтересованности работника, и это приводит к дальнейшему инвестированию в человеческий капитал;
- что человеческие способности, дарования, знания и т.д. являются неотъемлемой частью каждого человека;
- что мотивация является необходимым элементом для того, чтобы процесс воспроизводства (формирование, накопление, использование) человеческого капитала носил полностью завершённый характер.

Некоторые экономисты человеческий капитал рассматривают как качественную характеристику рабочей силы, как способность человека к трудовой деятельности, его знания. По их мнению, человеческий капитал складывается из природных способностей отдельного человека. Они считают, что человеческий капитал может быть увеличен в процессе образования, профессиональной подготовки, приобретения опыта работы.

Важнейшей предпосылкой возникновения теории человеческого капитала явилось развёртывание научно-технической революции в конце 50-х – начале 60-х годов XX века, которая вызвала и продолжает вызывать глубокие преобразования в производительных силах общества, когда в экономике возрастающую роль и значение приобретают личность человека, уровень его образования и научных знаний, опыта и квалификации.

Другой важной предпосылкой явилось превращение науки в непосредственную производительную силу. Интенсивность производственного оборота, как и скорость экономического роста в развитых странах стали напрямую зависеть от степени наукоёмкости производства. В странах-лидерах НТП наблюдается нарастающий прогресс в развитии интеллектуальных производительных сил и формировании внушительного по абсолютным и относительным размерам невещевого богатства. Важнейшим фактором экономического прорыва стала способность к созданию и внедрению инноваций.

Впервые в истории развития западных стран критерием эффективности управления бизнес-процессами стала информационная эффективность. Быстрому росту инновационно-информационной сферы во второй половине XX века способствовала напряжённая внешнеполитическая обстановка и острая конкурентная