

верждать, что возможно снижение расхода топлива по флоту в целом до 16%. Этот результат подтвержден фактически при внедрении оптимальных норм времени следования в ОАО «Волготанкер» в навигацию 2004 г. Теоретические оценки снижения расхода топлива в составляют в среднем 9–10% и зависят от характеристик водных путей: чем больше средняя глубина водного пути, тем меньше эффект.

Кроме того, соединение процессов нормирования и планирования позволяет значительно более достоверно определять и расходы по флоту, и время перевозочного процесса, и потребности во флоте [2].

Другой возможный эффект может быть получен при создании отраслевой методики нормирования времени следования и расхода топлива грузовых и пассажирских судов внутреннего плавания, подобной той, что существует для автомобильного транспорта. Такая методика прекратит разноречивость в планировании расходов на топливо и сделает прозрачными расчёты по налогообложению.

Нам представляется, что окончательное решение вопроса технического нормирования в современных условиях состоит в полной автоматизации этого процесса, отказе от статических норм и переходе на динамические нормы, вычисляемые по общепринятой отраслевой методике.

Список литературы:

- [1] Платов А.Ю. Система автоматизированного расчета норм времени следования и расхода топлива / А.Ю. Платов, Ю.И. Платов, А.Г. Малышкин, С.Г. Смирнов // Наука и техника на речном транспорте / М.: ЦБНТИ Минтранса РФ, 2003. – С. 30–34.
- [2] Платов А.Ю. Методы оперативного планирования работы речного грузового флота в современных условиях / А.Ю. Платов. - Н.Новгород: ВГАВТ, 2009. – 155 с.

А.В. Селиверстова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

К ПРОБЛЕМЕ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СХЕМ ДЛЯ СЕВЕРНЫХ РЕГИОНОВ СТРАНЫ

Наличие огромного ресурсного, промышленного, геополитического и транзитного потенциала Северо-Восточных территорий России формируют ключевые факторы будущего развития страны, не только экономического, но и геополитического. Потенциал транспортной отрасли регионов огромен, в первую очередь, это связано с освоением здесь богатейшей ресурсной базы российского и мирового значения, которое находится в начальной стадии. Значительная обеспеченность водно-транспортными ресурсами (естественная транспортная инфраструктура, соединяющая в единый комплекс северные и южные моря и большинство территорий России), возможность выхода к Северному морскому пути, близость к МТК «Запад-Восток», формируют транзитный потенциал региона и страны в целом.

В результате, множество предпосылок геополитических и экономических формируют необходимость формирования полноценной единой транспортной системы в России, особенно, в северных регионах, где она развита неравномерно и недостаточно. Таким образом, интерес государства, направленный в последнее время на развитие транспортной инфраструктуры Северо-Востока страны объясним. Значительные капитальные вложения осуществляются в строительство железнодорожной инфраструктуры, логистического центра в Республике Саха (Якутия). Это означает, что су-

существующие транспортные схемы будут подлежать изменениям с учетом изменений, происходящих в транспортной инфраструктуре.

Актуальным является вопрос выбора критерия эффективности, на основании которого будет осуществляться выбор транспортно-логистической схемы.

Транспортный процесс представляет собой достаточно сложную систему, интересы каждого из участников которой разнонаправлены. Целесообразным было бы при оценке эффективности работы транспортной сети учитывать интересы всех участников транспортного процесса:

- Регион (государственная эффективность)
- Грузовладелец
- Транспортная компания

Критерии эффективности работы транспортной сети для каждого участника отличаются друг от друга и часто противоречат. То, что выгодно для одного не является выгодным для другого, однако, выбор, основанный на оптимальном распределении интересов, на наш взгляд, позволит обеспечить эффективность.

Оценку региональной (государственной) эффективности предлагается проводить основываясь на критерии совокупного эффекта, учитывающего как бюджетный, так и макроэкономический эффекты [2].

$$Cэ = ПМэ + БЭп + ВЭп + КМэ + БЭк + Вэ \quad (1)$$

ПМэ – прямой макроэкономический эффект региона, сформированный в результате функционирования ТЛС за год, руб;

КМэ – косвенный макроэкономический эффект региона, сформированный в результате функционирования ТЛС за год, руб;

БЭп, БЭк – бюджетный эффект, сформированный за год в результате прямого и косвенного макроэкономических эффектов соответственно, руб.;

Вэ – внетранспортный эффект, образованный за год, руб.

Оценку эффективности транспортного процесса с точки зрения интересов грузовладельца предлагается производить на основе критерия интегральной эффективности [3]:

$$E = \frac{\sum П_k}{\sum Z}, \quad (2)$$

где $П_k$ – полезный эффект для клиента в результате выполненной перевозки, руб.;

Z – затраты (издержки) клиента на перевозку и сопутствующие ей услуги для грузополучателя, руб.

Данный показатель позволяет учесть интегрально затраты грузовладельца на транспортировку а также полученные выгоды от нее.

Критерием оценки эффективности транспортного процесса для транспортной компании может служить показатель рентабельности, интегрально отражающий эффективность ее работы за определенный период.

Однако, стоит отметить, что показатели, предлагаемые к оценке не сопоставимы между собой. Поэтому определение интегрального показателя эффективности всей логистической цепи, учитывающего интересы каждого участника затруднено.

Оценку и выбор сети предлагается производить отдельно по каждому из показателей для каждого участника и уже затем находить наиболее оптимальный вариант.

Список литературы:

[1] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утв. Правительством Российской Федерации, распоряжение №1734-р от 22.11.2008 г.

[2] Закон республики Саха (Якутия) О Государственной целевой программе «Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2007–20011 годы и основные направления их развития до 2015 года» от 25.04.2007 З № 902-III. № 443-З № 901-III.

[3] Селиверстова А.В. Влияние рационализации перевозок грузов на макроэкономические показатели//Транспортный комплекс России: современное состояние и перспективы развития: Материалы Восьмых Прохоровских чтений – Нижний Новгород, 2012 г., с. 43.

[4] Селиверстова А.В. Транспортная услуга: критерии оценки грузовладельцем»// Логистика. 2012 № 9, с. 42

А.И. Телегин, А.О. Ничипорук, О.Л. Алексеева
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ РОЛИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В ПЕРЕВОЗКАХ ПассаЖИРОВ В РОССИИ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ЕГО РАЗВИТИЯ

В 1970-м году в России речным транспортом было перевезено 117 млн. пассажиров, в 2010-м году всего 16 млн. человек, то есть объем перевозок упал более чем в 7 раз! Пассажирооборот составлял в 1970-м году 4,8 млрд. пкм, а в 2010 году – 0,8 млрд. пкм, т.е. упал в 6 раз!

Если до перестройки на рыночные рельсы нашего речного транспорта по объему перевозки пассажиров мы уступали лишь Индии и Китаю, то теперь отброшены за середину списка всех стран мира.

Может, перевозки пассажиров так же катастрофически упали и на других видах транспорта страны? Это не так, что видно из таблицы.

Таблица

Объемы перевозок пассажиров и пассажирооборот в России

Вид транспорта	1970 г.		2010 г.	
	Объем перевозок, млн. чел. / %	Пассажирооборот, млрд. пкм / %	Объем перевозок, млн. чел. / %	Пассажирооборот, млрд. пкм / %
Транспорт, всего в том числе:	<u>29109</u> 100	<u>406,1</u> 100	<u>22044</u> 100	<u>483,9</u> 100
железнодорожный	<u>2500</u> 8,58	<u>191,1</u> 47,1	<u>948</u> 4,30	<u>139,0</u> 28,8
автобусный	<u>15053</u> 53,82	<u>100,1</u> 24,6	<u>13704</u> 60,97	<u>140,6</u> 29,1
городской электрический наземный	<u>8728</u> 29,98	<u>34,6</u> 8,5	<u>4285</u> 19,44	<u>13,9</u> 2,9
метрополитен	<u>2047</u> 7,03	<u>19,9</u> 4,9	<u>3294</u> 14,94	<u>42,4</u> 8,8
внутренний водный	<u>117</u> 0,40	<u>4,8</u> 1,2	<u>16</u> 0,07	<u>0,8</u> 0,2
морской	<u>11</u> 0,03	<u>0,7</u> 0,2	<u>1,5</u> 0,01	<u>0,1</u> -
воздушный	<u>45</u> 0,16	<u>54,9</u> 13,5	<u>59</u> 0,27	<u>147,1</u> 30,2