

**ВЫСШЕЕ
ОБРАЗОВАНИЕ**



С.Л. ГОЛОВАНЕНКО

ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

	Стр.
18.2 Определение экономического эффекта внедрения новой техники	332
18.3. Определение экономической эффективности производства и использования новых средств и предметов труда	334
18.4. Определение экономической эффективности применения новых технологических процессов, механизации и автоматизации производства	337
Глава XIX. Финансы транспорта	339
19.1. Финансы как объективная экономическая категория	339
19.2. Финансовый план автотранспортных предприятий	343

Сергей Лаврентьевич Голованенко

ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Зав. редакцией О. А. Макарова
 Редактор О. А. Рябова
 Младший редактор Н. В. Егорова
 Художник А. А. Акимов
 Художественный редактор В. П. Бабикова
 Технический редактор З. В. Нуждина
 Корректор Р. К. Косинова

ИБ № 2650

Изд. № ЭК—464. Сдано в набор 14.07.82. Подп. в печать 31.01.83.
 А—06020. Формат 84×108¹/₃₂. Бум. тип. № 3. Гарнитура литературная. Печать
 высокая. Объем 18,48 усл. печ. л. Усл. кр.-отт. 18,48. Уч.-изд. л. 19,43. Тираж
 20 000 экз. Зак. № 171. Цена 90 коп.

Издательство «Высшая школа», Москва, К-51, Неглинная ул., д. 29/14

Владимирская типография «Союзполиграфпрома» при Государственном
 комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли
 600000, г. Владимир, Октябрьский проспект, д. 7

С.Л. ГОЛОВАНЕНКО

ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Допущено Министерством высшего и среднего специального образования СССР в качестве учебника для студентов вузов, обучающихся по специальности «Экономика и организация автомобильного транспорта»



Москва «Высшая школа» 1983

ББК 65.9(2)37
Г 61

Рецензенты: кафедра экономики производства Киевского автомобильно-дорожного института (зав. кафедрой доц. И. П. Сова), проф. А. П. Анисимов (Саратовский политехнический институт)

Голованенко С. Л.

Г61 Экономика автомобильного транспорта: Учебник для вузов по спец. «Экономика и организация автомобильного транспорта». — М.: Высш. школа, 1983. — 352 с. ил.

В пер.: 90 к.

В учебнике изложены научные основы экономики автомобильного транспорта СССР. Показана его роль в народном хозяйстве и повышении эффективности общественного производства. Рассмотрена материально-техническая база транспорта и пути повышения производительности труда, улучшения его организации и оплаты, усиления воздействия морального и материального стимулирования, снижения себестоимости перевозок, основы ценообразования и хозрасчета, эффективности капитальных вложений и внедрения новой техники.

Г 3603010000—131
001(01)—83 17—82

ББК 65.9(2)37
338:6Т

© Издательство «Высшая школа», 1983

ПРЕДИСЛОВИЕ

В соответствии с Основными направлениями экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года, утвержденными XXVI съездом КПСС, в пятилетнем плане определены первоочередные текущие и перспективные задачи, подчиненные достижению главной цели партии и Советского государства — созданию материально-технической базы коммунизма и полному удовлетворению материальных и культурных потребностей народа. «Главная задача одиннадцатой пятилетки состоит в обеспечении дальнейшего роста благосостояния советских людей на основе устойчивого, поступательного развития народного хозяйства, ускорения научно-технического прогресса и перевода экономики на интенсивный путь развития, более рационального использования производственного потенциала страны, всемерной экономии всех видов ресурсов и улучшения качества работы»¹.

Решающим условием и генеральным стратегическим направлением выполнения главной задачи данного этапа является всесторонняя интенсификация и повышение эффективности общественного производства, т. е. всемерное увеличение объема и качества выпускаемой продукции, при непрерывном снижении затрат трудовых, материальных, топливно-энергетических и финансовых ресурсов на ее производство.

Процесс интенсификации общественного производства, его кооперация и специализация, развитие агропромышленных комплексов и реализация Продовольственной программы, утвержденной майским (1982 г.) Пленумом ЦК КПСС, сопровождаются глубокими качественными изменениями в экономике, усилением экономических связей между отраслями народного хозяйства, отдельными экономическими районами страны и увеличением объемов перевозок.

Развитии таких связей и обеспечении возрастающих объемов перевозок особое значение имеет транспорт, в том числе и автомобильный. Пятилетними планами экономического и социального развития предусматривается пропорциональное развитие всех видов транспорта как неотъемлемой части производительных сил страны, способствующей повышению эффективности общественного производства и улучшению качества работы. Перед транспортом поставлена задача наиболее полного и своевременного удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения в перевозках грузов и пассажиров на основе существенного повышения производственной мощности, эффективности и качества работы всей транспортной системы СССР. В решении этой задачи особая роль принадлежит автомобильному транспорту. Так, в одиннадцатой пятилетке с ростом объемов перевозок грузооборот автомобильного транспорта общего пользования возрастет на 33 % и пассажирооборот автобусов — на 18 %. В связи с этим на автомобильном транспорте будет проводиться дальнейшая концентрация транспортных средств в крупных ведомственных и межведомственных автотранспортных предприятиях, улучшаться использование подвижного состава, будут расширяться централизованные перевозки грузов, развиваться междугородные и международные перевозки грузов и пассажиров. Существенно увеличится выпуск автомобилей большой и малой грузоподъемности, прицепов и полуприцепов, автомобилей-самосвалов и самосвальных автопоездов. Возрастет производство новых

¹ Материалы XXVI съезда КПСС. М., Политиздат, 1981, с. 38.

мощных автомобильных тягачей и многоосных автомобилей с газовыми турбинами, увеличится выпуск специализированного подвижного состава, автобусов большой вместимости и улучшенного качества, ускорится дизелизация автомобильного парка. ЦК КПСС и Советом Министров СССР принято постановление «Об улучшении планирования, организации перевозок народнохозяйственных грузов и пассажиров и усилении воздействия хозяйственного механизма на повышение эффективности работы предприятий и организаций транспорта», в котором намечены меры по унификации показателей и нормативов.

Большие задачи перед транспортом поставлены майским (1982 г.) Пленумом ЦК КПСС по обеспечению транспортного обслуживания агропромышленного комплекса. С этой целью сельскому хозяйству будет поставлено за десятилетие более 3 млн. грузовых автомобилей и 3,2—3,3 млн. тракторных прицепов, 110—116 тыс. молоковозов и 50—53 тыс. полуприцепов-скотовозов, 76—78 тыс. автомобилей-рефрижераторов и много другого специализированного подвижного состава для перевозки различных видов продуктов питания. Большой комплекс мероприятий намечен и по другим видам транспорта. Все эти и многие другие меры по развитию и повышению эффективности и качества работы автомобильного и других видов транспорта неразрывно связаны с решением задач экономического и социального развития всех отраслей народного хозяйства, поставленных XXVI съездом КПСС и постановлениями последующих пленумов ЦК КПСС.

Для выполнения этих задач в соответствии с постановлением ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О дальнейшем улучшении экономического образования и воспитания трудящихся» от 17 июня 1982 г. требуется существенно повысить уровень экономической и технической подготовки специалистов. На современном этапе коммунистического строительства с его высокими темпами научно-технического прогресса обязанностью каждого хозяйственного руководителя, инженерно-технического и экономического работника является постоянный поиск новых форм управления производством на основе глубокого освоения марксистско-ленинской теории, теории и практики научного коммунизма, научной организации труда и производства, новых методов целевого комплексного планирования и экономического стимулирования, применения экономико-математических методов и современной вычислительной техники.

Экономическая подготовка кадров требует от студентов знания форм проявления экономических законов социализма на автомобильном транспорте, путей и методов решения задач по наиболее полному удовлетворению потребностей народного хозяйства в перевозках грузов и пассажиров при наименьших затратах общественного труда. Поэтому вопросы развития и эффективного использования материально-технической базы автомобильного транспорта, внедрения передовых методов организации труда, производства и управления, повышения производительности труда и организации его оплаты, снижения себестоимости перевозок, усиления финансовой дисциплины и хозяйственной деятельности предприятий (объединений) и другие вопросы экономики автомобильного транспорта рассматриваются с позиций непрерывного повышения эффективности общественного производства в соответствии с требованиями XXVI съезда КПСС.

ГЛАВА I

ПРЕДМЕТ И СОДЕРЖАНИЕ КУРСА ЭКОНОМИКИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

1.1. Предмет курса экономики автомобильного транспорта

Общественное производство представляет единство производительных сил и производственных отношений, оно изучается естественными, техническими и социально-экономическими науками.

Естественные и технические науки изучают общественное производство как процесс, который совершается между человеком и природой. Предметом их исследования являются вещественные отношения, т. е. свойства средств и предметов труда, химические и физические изменения, которые они претерпевают в процессе производства, закономерности создания и использования орудий труда и другие стороны вещественных отношений.

Предметом исследования общественных и социально-экономических наук являются производственные отношения, т. е. закономерности развития общественного производства, формы распределения продуктов производства, взаимоотношения различных групп людей в процессе производства, общественная организация труда и другие аспекты производственных отношений.

Теоретической основой общественных и социально-экономических наук, равно как естественных и технических, является марксистско-ленинская диалектика, экономическая теория и политическая экономия, в которых рассматриваются общие законы общественного развития.

Конкретные формы проявления общих экономических законов социализма в отдельных отраслях матери-

ального производства рассматриваются в отраслевых экономических науках, в том числе и в экономике социалистического транспорта.

Экономика социалистического транспорта, как отраслевая наука, изучает действие и формы проявления экономических законов социализма и практическое использование их в хозяйственной деятельности предприятий транспорта. Она исследует экономическую природу и особенности социалистического транспорта, характер взаимодействия и связей с другими отраслями народного хозяйства, технико-экономические особенности отдельных видов транспорта, как составных частей единой транспортной системы народного хозяйства СССР, эффективность использования производственных фондов, общие принципы построения тарифов на перевозки грузов и пассажиров и ряд других общих вопросов экономики социалистического транспорта, как особой отрасли производства. В силу этого экономика социалистического транспорта в трудах классиков марксизма-ленинизма рассматривается как составная часть марксистско-ленинской экономической теории.

Социалистический транспорт объединяет все виды транспорта в единую транспортную систему народного хозяйства СССР и представляет особую транспортную отрасль производства, обладающую общностью законов развития, однородностью производственных процессов и назначением создаваемой продукции.

Вместе с тем между отдельными видами транспорта есть различия, обусловленные ролью и местом их в единой транспортной системе страны. Каждый вид транспорта имеет свою, присущую ему структуру производственных фондов, издержек производства, уровень производительности труда и другие технико-экономические показатели. Поэтому и формы практического проявления общих экономических законов социализма на разных видах транспорта несколько различны. Это обстоятельство обуславливает разработку экономических вопросов применительно к тому или иному виду транспорта и необходимость введения соответствующих учебных экономических дисциплин для подготовки инженерно-экономических кадров по видам транспорта.

В составе таких дисциплин находится и экономика автомобильного транспорта.

Экономика автомобильного транспорта — это отраслевая наука¹, изучающая формы проявления экономических законов социализма и практическое использование их на автомобильном транспорте, экономическую природу, особенности и закономерности развития автомобильного транспорта, пути и методы решения экономических задач, вытекающих из решений съездов КПСС, постановлений ЦК КПСС и Советского правительства по повышению эффективности и качества его работы и наиболее полному удовлетворению потребностей народного хозяйства в перевозках грузов и пассажиров при наименьших затратах общественного труда.

Предметом исследования этой науки являются экономические закономерности функционирования и развития автотранспортного производства, призванного обеспечивать бесперебойную перевозку грузов и пассажиров и обслуживать сферу производства и обращения материальной продукции других отраслей производства народного хозяйства. В ней рассматриваются характер взаимосвязей между техническими, эксплуатационными и экономическими показателями работы автомобильного транспорта, факторы, влияющие на эффективность использования материально-технической базы и капитальных вложений, производительность труда и заработную плату, себестоимость перевозок, прибыль и рентабельность автотранспортных предприятий.

Техника и экономика автомобильного транспорта имеют свою специфику. Подвижной состав автомобильного транспорта характеризуется небольшой грузоподъемностью и пассажироместимостью. Перевозки осуществляются преимущественно на короткие расстояния, что требует значительно больших удельных затрат общественного труда на единицу транспортной продукции, чем на других видах транспорта. Поэтому в экономике автомобильного транспорта особое внимание уделяется исследованию путей и методов уменьшения удельных затрат общественного труда на единицу продукции, т. е. снижения себестоимости перевозок и транспортных издержек в стоимости продукции других отраслей народного хозяйства.

¹ Здесь и в дальнейшем с некоторым допущением, как это нередко встречается в литературе, каждую подотрасль социалистического транспорта будем именовать отраслью соответствующего вида транспорта.

Теоретической и научной основой исследования и познания экономики автомобильного транспорта, как отраслевой науки, является марксистско-ленинская экономическая теория, ее диалектический и исторический материализм.

Экономика автомобильного транспорта рассматривает производственные отношения во взаимодействии с производительными силами в непосредственной связи с техникой и технологией транспортного производства. Для всестороннего и глубокого познания экономики автомобильного транспорта необходимо прежде всего изучить основные принципы управления автомобильным транспортом, технико-эксплуатационные качества транспортных средств, особенности организации транспортного процесса и основные положения технической эксплуатации подвижного состава. Новая техника и технология производства положительно влияют на экономические показатели работы автотранспортных предприятий. Поэтому новые технические решения будут приемлемы для производства только тогда, когда они улучшают социально-экономические показатели.

Следовательно, изучение экономики без знания техники невозможно, так же как и изучение техники без знания экономики. В. И. Ленин указывал, что экономист всегда должен смотреть вперед, в сторону техники, иначе он немедленно окажется отставшим.

На современном этапе общественного развития к инженерно-экономическим кадрам автомобильного транспорта предъявляются повышенные требования в области познания экономических и технических наук. Поэтому содержание курса «Экономика автомобильного транспорта» тесно увязывается с содержанием марксистско-ленинской экономической науки, политической экономии и ряда технических и экономических дисциплин учебного плана подготовки инженеров-экономистов. В курсе рассматриваются вопросы, связанные с наиболее эффективным использованием производственных фондов, материальных, трудовых и финансовых ресурсов при непременном выполнении планов перевозок грузов и пассажиров в заданных объемах и номенклатуре. Изучается роль и значение транспорта в народном хозяйстве, его социально-экономическое содержание как особой отрасли материального производства, состояние и развитие материально-технической базы

транспорта, экономические проблемы научно-технического прогресса; перспективы развития, место и роль автомобильного транспорта в транспортной системе страны; показывается роль транспорта в выполнении стратегического направления экономической политики КПСС, определяется целесообразность и экономическая эффективность капитальных вложений и внедрения новой техники.

Изучается экономическая сущность основных и оборотных фондов, показатели и критерии эффективности их использования; роль материально-технического снабжения в обеспечении транспортных предприятий оборотными фондами. Для выявления эффективности затрат живого труда исследуются вопросы производительности труда и заработной платы, издержки транспортных предприятий и транспортные издержки предприятий других отраслей производства и их влияние на показатели эффективности общественного производства. Освещаются вопросы тарифной политики на транспорте, принципы образования тарифов, организации хозрасчета, содержание финансовых показателей — доходов, расходов, прибыли и рентабельности, порядок распределения прибыли, образования и использования фондов экономического стимулирования.

Завершается курс изучением методики определения экономической эффективности внедрения новой техники и организационно-технических мероприятий и составления финансового плана.

1.2. Экономика автомобильного транспорта и эффективность его работы

Автомобильный транспорт является составной частью социалистического транспорта и представляет совокупность производственно-технической базы, транспортных средств, материальных, трудовых и финансовых ресурсов различных типов автотранспортных предприятий, объединений, трестов, управлений, организаций и учреждений.

Количественные и качественные показатели работы автомобильного транспорта характеризуются деятельностью предприятий, объединений, трестов и управлений. Вместе с тем эти показатели во многом зависят от экономических показателей отрасли, которая путем

внутриотраслевого распределения централизованных средств влияет на экономику отдельных предприятий. Следовательно, уровень развития и состояние экономики автомобильного транспорта органически взаимосвязаны с экономикой отдельных автотранспортных предприятий.

Связь экономики отрасли с экономикой предприятий проявляется в сфере организации производства и управления, развития производственно-технической базы, планирования и обеспечения поставок подвижного состава и материальных ценностей, определения научно обоснованных норм и нормативов, распределения финансовых, трудовых и материальных ресурсов, организации соревнования, морального и материального стимулирования, внедрения хозрасчета и при решении ряда других производственных и экономических задач.

В связи с этим познание основных положений экономики автомобильного транспорта и экономики автотранспортных предприятий имеет важное значение для изыскания путей и методов решения задач, обеспечивающих повышение эффективности и качества работы отдельных предприятий и отрасли в целом.

XXVI съезд КПСС, указывая на необходимость усиления воздействия всего хозяйственного механизма на повышение эффективности производства и качества работы, определил, что к решению больших и малых, сложных и простых задач требуется подходить с технико-экономических позиций, обосновывая их экономическую целесообразность для предприятий, отрасли и всего народного хозяйства.

Важную роль в реализации этого требования должна играть экономическая наука, обеспечивающая разработку и внедрение современных научных методов и систем управления автомобильным транспортом.

Научный подход к рассмотрению и анализу технико-экономических показателей работы отрасли позволяет правильно оценить достигнутый уровень производства и определить наличие внутренних резервов, использование которых обеспечит улучшение экономических показателей работы автомобильного транспорта.

Следовательно, в условиях всевозрастающей потребности дальнейшего совершенствования системы планирования и экономического стимулирования, укрепления хозяйственного расчета, самофинансирования и улучше-

ния ряда других показателей повышение уровня знания экономики автомобильного транспорта для обеспечения эффективности и качества его работы представляет собой объективную необходимость. Чем лучше будет работать автомобильный транспорт, тем больше его доходы и прибыль, тем больше средств может быть использовано предприятиями и отраслью на дальнейшее развитие производства и улучшение его работы. На основе изучения и разумного сочетания экономики отрасли и экономики предприятий обеспечивается активное воздействие на всю систему мер, направленных на повышение эффективности и качества работы автомобильного транспорта и успешное выполнение им текущих и перспективных задач, поставленных XXVI съездом КПСС.

При изучении экономики автомобильного транспорта все вопросы рассматриваются с позиций проблемного их характера, с использованием научной методологии. Использование всего комплекса методов творческого познания экономики транспорта позволяет обеспечивать повышение эффективности отраслевого производства и улучшение технико-экономических показателей работы автомобильного транспорта.

ГЛАВА II

ТРАНСПОРТ И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

2.1. Марксистско-ленинское понятие о транспорте

Большое разнообразие материальных благ человеческого общества, необходимых для его жизнедеятельности и развития, создается с участием транспорта, который обслуживает процессы производства и обращения.

К. Маркс относил транспорт к особой области материального производства, указывая, что «кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности существует еще четвертая сфера материального производства, которая в своем развитии тоже проходит различные ступени производства: ремесленную, мануфактурную и машинную. Это — транспорт».

ная промышленность, все равно, перевозит ли она людей или товары»¹.

Развитие транспорта происходило в процессе общественного разделения труда. Выделение его в самостоятельную отрасль материального производства завершилось в первой половине XIX столетия в связи с развитием производства и появлением механического вида транспорта. С развитием производства транспорт обслуживал не только процесс производства, но и стал участвовать в процессе перемещения готовых продуктов труда в сферу распределения и потребления. К. Маркс писал, что «за транспортировкой продуктов из места производства в другое место следует также транспортировка готовых продуктов из сферы производства в сферу потребления. Продукт только тогда готов к потреблению, когда он закончит это передвижение»².

Относя транспорт к четвертой отрасли материального производства, К. Маркс имел в виду только обособившийся внешний транспорт, т. е. в современном представлении это магистральный транспорт, который обеспечивает транспортно-экономические связи, возникающие в процессе производства между предприятиями различных ведомств и отраслей народного хозяйства, между экономическими районами, отдельными пунктами и странами. Этот транспорт в процессе развития общественного производства и разделения труда выделился в особую отрасль материального производства и получил название *транспорта общего пользования* или внешнего транспорта. На него возлагается задача обеспечения доставки материальных ценностей, полуфабрикатов и готовых продуктов труда в сферу производства и из нее в сферу распределения, потребления и обращения. Этот транспорт является материальной основой процесса обращения. Труд работников, занятых на этом транспорте, является трудом производительным, так как он создает национальный доход, увеличивает общественное богатство.

Транспорт общего пользования, как самостоятельная отрасль производства, отличается рядом особенностей от других отраслей материального производства. Так, в других отраслях материального производства свойства

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 26, ч. I, с. 422.

² Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 24, с. 170.

предметов труда, их форма и содержание изменяются и создаются новые продукты труда, отличающиеся по своим свойствам или форме от использованных предметов труда. В результате же транспортного процесса не создаются новые продукты труда в материальном виде. В отличие от продукции промышленного и сельскохозяйственного производства продукция транспорта вне транспортного процесса не существует, так как полезный эффект транспортного процесса связан с процессом перемещения грузов или пассажиров с одного пространственно расположенного места в другое. Поэтому *продукцией* транспорта является само перемещение (перевозка), которое и представляет полезный эффект транспортного производства.

К. Маркс писал, что «люди и товары едут вместе с определенным средством транспорта, и движение последнего, его перемещение и есть тот процесс производства, который оно создает»¹.

Следовательно, отличительной особенностью транспортного производства является то, что его продукции вне производственного, т. е. вне транспортного, процесса не существует. Так как продукцией транспорта является перемещение, то процессы ее производства и потребления сливаются, т. е. совпадают во времени. Эта особенность транспорта должна учитываться при планировании развития народного хозяйства и определении планового объема перевозок, поскольку полезный эффект, создаваемый транспортом, т. е. само перемещение, не накапливается на складах и не производится впрок. Поэтому важно предусматривать непрерывное и равномерное использование транспортных средств во времени, в соответствии с возрастающими объемами перевозок грузов и пассажиров. С этой целью в разумных пределах должны создаваться резервы транспортных средств и их провозные возможности.

Процесс транспортировки при нормальном его осуществлении не вызывает никаких изменений в свойствах, форме или содержании перевозимых грузов. К. Маркс указывал, что «количество продукта не увеличивается вследствие его перевозки. Все перемены, произведенные перевозкой в естественных свойствах продуктов, за неко-

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 24, с. 64.

торыми исключениями, являются не преднамеренным полезным эффектом, а неизбежным злом»¹.

Транспорт в процессе перевозки производит важную материальную перемену в том смысле, что изменяет местопребывание продуктов труда по отношению к потребителю, т. е. изменяет его производственное бытие и потребительную стоимость. При этом происходит также изменение полезности продукта труда и способности его удовлетворять потребности людей. Рассматривая это экономическое явление, происходящее в транспортном производстве, К. Маркс указывал, что «потребительная стоимость предметов реализуется лишь в потреблении их, а это последнее может сделать необходимым их перемещение, следовательно, сделать необходимым дополнительный производственный процесс транспортной промышленности»². Так, например, песок или гравий, добываемые в карьерах, имеют потенциальную потребительную стоимость, так как они необходимы заводам строительной индустрии. Для того чтобы эти материалы стали для заводов реальной потребительной стоимостью, их необходимо перевезти из карьеров на заводы. Следовательно, для превращения потенциальной потребительной стоимости материальных ценностей в реальную, необходимо кроме затрат общественного труда, произведенных на их производство, произвести затраты общественного труда на транспортировку. Такие затраты труда неизбежны при любом производственном процессе, ибо всякий продукт труда только тогда готов к потреблению, когда он доставлен к месту потребления в сферу распределения.

Стоимостное выражение затрат общественного труда на транспортное перемещение продукта труда полностью относится к стоимости перевозимого продукта, увеличивая ее на соответствующую величину. Таким образом, в процессе перевозки продуктов труда изменяется не только их потребительная стоимость, но и стоимость. Стоимость перевозимого продукта увеличивается на величину транспортных издержек, определяемых затратами общественного труда на перевозку. Следовательно, эти затраты не увеличивают материальных благ общества, а поэтому общество с целью уменьшения за-

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 24, с. 169.

² Там же.

трат и повышения эффективности производства заинтересовано в сокращении транспортных издержек настолько, насколько это допустимо по условиям рациональной организации материального и транспортного производства, а также по условиям определения рациональных сфер распределения и потребления продуктов труда.

Для сокращения транспортных издержек в стоимости продукции народного хозяйства общество заинтересовано в непрерывном сокращении затрат труда, производимых транспортными предприятиями на перемещение продуктов труда, т. е. издержек транспортного производства.

По мере сокращения издержек транспортного производства, именуемых издержками транспорта, представляется возможным снижать затраты общественного труда на перевозку продуктов труда, т. е. снижать оптовые цены или тарифы на перевозки, а в связи с этим будут снижаться транспортные издержки и стоимость перевезенных продуктов труда.

Таким образом, в экономических показателях отраслей материального производства будет проявляться положительное воздействие более эффективной и качественной работы транспорта.

Продукция транспорта в виде перемещения (перевозки) грузов и пассажиров измеряется обычно натуральными показателями, характеризующими конечный народнохозяйственный эффект и отражающими количество перевезенных грузов или пассажиров на определенное расстояние. Применительно к грузовым перевозкам таким измерителем транспортной продукции служит количество перевезенных грузов в тоннах и выполненная транспортная работа в тонно-километрах (произведение массы перевезенного груза в тоннах на расстояние перевозки в километрах). На данном этапе развития экономики транспорта тонно-километры являются расчетным показателем, так как они характеризуют величину грузооборота транспорта. Применительно к пассажирским перевозкам измерителями транспортной продукции служат количество перевезенных пассажиров, пассажирооборот и доход за перевозки.

Материальной основой автомобильного транспорта общего пользования или внешнего транспорта являются автотранспортные эксплуатационные, ремонтные и об-